

BATAILLES AÉRIENNES

AVRIL
MAI
JUIN

32

BATAILLES AÉRIENNES



LA GUERRE D'HIVER

1939-1940 : Staline attaque la Finlande

par Kari Stenman



Belgique : 13,50€

M 01276-32-F: 12,00 €-RD



MONDIAL
DE LA
MAQUETTE
ET DU
MODÈLE RÉDUIT

DU 23 Avril au 1^{er} Mai 2005

Paris Porte de Versailles 10 h 19 h

Nocturne Vendredi 29 avril



Pour son édition 2005, le Mondial de la Maquette et du Modèle Réduit devient le grand rendez-vous du modélisme, de l'ingéniosité et de l'imagination. Durant 9 jours, tous les modélistes amateurs et professionnels vont se retrouver pour présenter, découvrir et partager des réalisations dont le réalisme à l'échelle défie... le réel !

Les plus belles maquettes aéronautiques, architecturales, automobiles, navales et ferroviaires seront présentées par plus de 300 exposants et 2000 marques, ainsi que par de grandes entreprises. Le Mondial de la Maquette et du Modèle Réduit est aussi le lieu privilégié où les amateurs avertis pourront participer à l'un des 8 concours qui récompenseront les plus inventifs et les plus habiles d'entre eux.

Ludique autant que professionnel, ce salon a pour ambition première d'intéresser les plus jeunes au monde merveilleux du modélisme, et de leur faire découvrir toutes les applications de la technologie. Sans aucun doute, le Mondial de la Maquette et du Modèle Réduit 2005 rassemblera la plus forte concentration d'ingéniosité de la planète !

www.salon-maquette.com

Billets en prévente :

Fnac, Carrefour, Géant, Auchan, Leclerc ou 0 892 692 694



BATAILLES AÉRIENNES

29 rue Paul BERT
62230 Outreau

Tel : 03.21.33.88.96 - Fax : 03.21.32.00.39

E.mail : lela.presse@wanadoo.fr

Site : avionsbateaux.com

Revue trimestrielle éditée
par la SARL LELA PRESSE
RCS Boulogne-sur-Mer B. 387 641 202

N° 32

AVRIL - MAI - JUIN

2005

Imprimé en France/Printed in France

GÉRANTE : Sylvie BROQUET

COMITÉ DE RÉDACTION :

Christophe CONY, Michel LEDET, Frédéric STAHL

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

& RÉDACTEUR EN CHEF : Michel LEDET

RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT :

Christophe CONY

PRINCIPAUX COLLABORATEURS :

Mathieu Comas - Jean-Louis Coroller - Alain Coste - Pascal Faucard
- Serge Joanne - Luc Montjovet-Basset - Jacques Moulin - Jacques
Niot - Lionel Persyn - Bernard Philippe - Jean-Claude Soumille.

COLLABORATEURS ÉTRANGERS :

ALLEMAGNE : P. Heck, H. W. Neulen, H. Thiele - **AMÉRIQUE
DU SUD :** J. F. Nuñez Padin - **ARGENTINE :** S. Bellomo -
AUTRICHE : R. Reisinger - **BELGIQUE :** J.-L. Roba, E. Mombeek
- **BRESIL :** M. Canongia Lopes - **BULGARIE :** M. Andreev, S.
Boshniakov - **CANADA :** D. Bernad - **CROATIE :** D. Frka -
ESPAGNE : J. Arrazé Cerda, I. de Azaola Reyes - **ÉTATS-UNIS :**
F. W. Bayley, D. Y. Louie, G. von Rauch - **FINLANDE :** K. Stenman -
GRANDE-BRETAGNE : M. Passingham, P. Jarrett, D. Nicolle -
GRÈCE : A. Karatzas - **ITALIE :** G. Alegi, G. Apostolo, A. Emiliani,
G. Garello, R. Gentili - **NORVÈGE :** S. Gulli - **PARAGUAY :** A. L.
Sapienza - **PAYS-BAS :** M. Schep, K. Van Den Berg, T. Postma -
POLOGNE : W. Luczak, G. Slizewski, T. Kopanski - **PORTUGAL :**
M. Canongia Lopes - **ROUMANIE :** V. Avram, I. Robanescu, V.
Tudor, C. Craciunoiu - **RUSSIE :** V. Kulikov - Vladimir Kotelnikov -
Mihail Masslov - **SLOVÉNIE :** M. Marusko - **SUISSE :** P. Osché -
TCHÉQUIE : B. Kudlicka, J. Rajlich - **TURQUIE :** R. Bayrak -
URUGUAY : N. P. Acosta, E. Luzardo - **YOUGO-SLAVIE :** C. Janic,
A. Kolo.

ILLUSTRATEURS :

Couverture : Serge Jamois

Uniformes : Lionel Labeyrie

Profil couleur : Andrei Yourgenon

Dessins techniques : Iulian Robanescu

PUBLICITÉ : à l'adresse de la rédaction

MAQUETTE & PHOTOGRAVURE : Lela Presse

IMPRESSION : SIB, Boulogne-sur-Mer

La reproduction, même partielle, des articles et des
illustrations de ce magazine est soumise à
autorisation préalable de l'éditeur et des auteurs.
All contents copyrights LELA PRESSE

N° ISSN : 1253-5354

Diffusion : NMPP
Ventes messagerie : C.P.G.
83, avenue André Morizet, 92100 Boulogne
Tél : 01.41.10.25.18 - Fax : 01.41.10.98.05
cpg@club-internet.fr

DISTRIBUÉ EN BELGIQUE PAR :

Tondeur Diffusion

Avenue Fr. Van Kalken 9

B-1070 Bruxelles, Belgique

Tél : 00.32.02.555.02.18 - Fax : 00.32.02.555.02.19

AUTRES PAYS :

Export press : 91 rue de Turenne, 75003 Paris

Tél : 01.40.29.14.51 - Fax : 01.42.72.07.43

Pour en savoir plus et commander nos
produits sur notre site (paiement sécurisé)

www.avionsbateaux.com



STALINE ATTAQUE LA FINLANDE

LA GUERRE D'HIVER, NOVEMBRE 1939-MARS 1940

Par Kari Stenman

Edito,

La Guerre d'Hiver, un sujet qui paraîtra certainement très exotique à nombre de nos lecteurs. Mais qui n'a pas entendu parler de la résistance acharnée de la petite Finlande face aux forces écrasantes de Staline? Ce numéro de Batailles Aériennes relate donc les combats aériens de cette guerre qui ne fut pas déclarée, vus du côté finlandais. Il nous a semblé en effet plus « facile » et logique, dans le nombre de pages limité de ce magazine, de procéder ainsi. Un récit côté soviétique eut été bien plus abondant et difficile à résumer, vu la quantité impressionnante d'unités mises en œuvre. Cependant, le lecteur peut constater que les références aux opérations aériennes soviétiques ne manquent pas.

Cette guerre fut terrible, essentiellement à cause des conditions météorologiques extrêmes, quasi polaires et qui causèrent à la fois de nombreux accidents matériels mais amenèrent surtout des souffrances pour les hommes des deux camps. Essayons d'imaginer ces équipages partant au combat dans des appareils difficilement chauffés (même pour les plus modernes) ou ayant parfois des cockpits ouverts ! Constatons une nouvelle fois la « capitulation » des démocraties de l'époque qui laissaient les deux dictateurs (Hitler et Staline) se partager l'Europe, sous prétexte de protéger leurs frontières, preuve de leur paranoïa. A cause de leur folie, de nombreux soldats et civils furent tués. Ce numéro 32 de Batailles Aériennes rend hommage à tous ces aviateurs dont certains, côté soviétique certainement, ne savaient guère pourquoi ils attaquaient un si petit pays...

Michel Ledet.

ERRATUM

Votre revue Batailles Aériennes n'est pas exempte d'erreurs et... de « couacs ». Certains de nos lecteurs ont pu le constater, il y a eu un certain cafouillage dans les pages du n°31 (Bataille des Ardennes).

-La page 51 devrait être la page 50, suite de la page 49.

-La page 50 devrait en fait se trouver à la suite de la page 54. C'est un peu difficile mais cela est dû à un problème informatique et à un mélange de fichiers ! Cela arrive, hélas.

D'autres petites erreurs, celles-là d'identification ou de frappe se sont glissées dans le récit ou les légendes :

Page 8 : le code AJ identifiait les appareils du 356th FS (pas le 353rd comme écrit)

Page 10 : le code 07 correspondait au 406th FG (et non au 366th FG)

Page 21, en bas, il s'agit certainement d'un Bf 109 G, ce qui est assez difficile à distinguer mais la verrière, plate dessus, est typique de ce type d'appareil alors que celle du Fw 190 était plutôt arrondie.

Page 39 : le serial de ce Mosquito correspond à un PR 32 et non à un PR 16.

Page 80 : le P-38 du profil couleur en haut de page est un appareil du 485th FS.

Quelques erreurs « réparées ». Nous remercions Monsieur Guy Fruchart, dont le courriel nous a permis ces commentaires.

Sommaire

p2 Introduction

p7 Les forces aériennes en présence

p14 L'aide étrangère

p20 Les opérations aériennes jour après jour

p68 Annexe

p76 Uniformes

P78 Maquette du Fokker D.XXI

STALINE ATTAQUE LA FINLANDE LA GUERRE D'HIVER, NOVEMBRE 1939-MARS 1940

Par Kari Stenman

Introduction

La guerre déclenchée par l'URSS de Staline en novembre 1939 contre la Finlande, ne fut pas une lubie, comme cela a souvent été rapporté. Si l'on regarde une carte, on constate rapidement que la position de la Finlande (avec celle des pays Baltes en face) commande l'accès à la grande ville de Leningrad et finalement à tout le nord du grand pays. Dès le début des années 20, Staline s'inquiète de cet état de fait. Les années trente ne rassurent évidemment pas les responsables soviétiques. L'arrivée au pouvoir d'Hitler en 1933 relance de plus belle ces préoccupations. Staline essaie, par divers moyens diplomatiques, de faire pression sur les pays Baltes, la Finlande ou encore la Pologne pour qu'ils demeurent neutres. Mais la crainte d'une attaque allemande se renforce chaque jour. Les événements se déroulant en Europe à l'époque alimentent cette crainte : annexion de l'Autriche, démembrement de la Tchécoslovaquie, annexion de Memel en Lituanie ! Staline comprend bien qu'Hitler se contrefiche d'une quelconque neutralité.

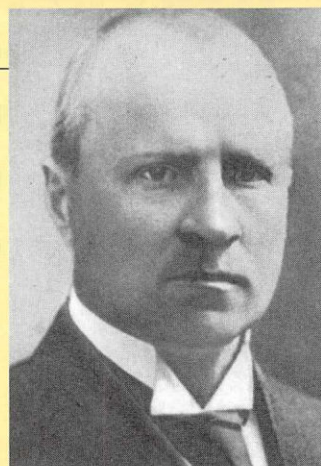
La position soviétique se radicalise rapidement, d'autant que la Finlande et la Suède entament des négociations pour la remilitarisation des îles Åland. Les Soviétiques essaient malgré tout de s'accorder avec les pays de l'Entente (principalement la France et la Grande-Bretagne) mais les démocraties européennes sont trop timides et elles traînent à admettre le droit à l'URSS de garantir ses frontières. A la fin juin 1939, la visite du général allemand Halder (alors chef d'état-major de la Wehrmacht) à Helsinki, accompagné de cinq officiers, déclenche une campagne contre la Finlande dans la *Pravda*. En juillet, Molotov, le bouillant Ministre des Affaires Etrangères de Staline, fait savoir à la France et à la Grande-Bretagne que la politique de son pays avait changé ; non seulement les démocraties européennes devaient désormais accepter que l'URSS garantisse ses frontières occidentales mais pour cela, elle devrait avoir une hégémonie politique sur les pays comme la Finlande et les pays Baltes ! Cette « politique » ne pouvait être acceptée par la France et la Grande-Bretagne. Dès fin juin, Staline demande à son armée d'envisager une guerre sur deux fronts, à l'ouest et en Extrême Orient. Mais il va plus loin encore ; en même temps qu'il discute avec les démocraties, il entame des négociations pour un rapprochement soviéto-allemand ! Le 24 août 1939, le Pacte germano-soviétique est signé et il fait l'effet d'une bombe dans le monde occidental. En août 1939, le 2^e secrétaire de la Mission soviétique en Finlande, B. Yatsev, présente au Ministre du Commerce finlandais Tanner une liste de propositions dont la principale est la conclusion d'un pacte d'assistance mutuelle. En cas d'invasion allemande de son territoire, la Finlande se défendrait avec l'aide économique et militaire de son grand voisin soviétique. Mais cela n'est pas la seule demande de Staline ; en effet, le dictateur soviétique exige que la Flotte de la Baltique puisse occuper et fortifier l'île de Suursaari (Hogland). La Finlande serait alors autorisée à remilitariser unilatéralement les îles Åland. Mais Yatsev est rapidement informé du refus finlandais. Le 1^{er} septembre 1939, l'Allemagne nazie envahit la Pologne, entraînant les Français et les Britanniques dans la guerre. Le 17 septembre suivant (alors que le conflit en Extrême Orient se termine à peine), Staline lance ses troupes contre la Pologne. L'accord avec l'Allemagne lui laisse les mains libres pour contraindre les pays Baltes à se plier à ses exigences. En octobre 1939, les premiers navires soviétiques entrent dans le port de Tallin en Estonie...

En Finlande, l'inquiétude grandit et partage l'opinion publique entre partisans d'un rapprochement avec l'URSS (beaucoup moins nombreux) et ceux demandant une nation plus forte, donc une augmentation des crédits militaires. Dès le début du mois d'octobre, les négociations entre gouvernements finlandais et soviétique commencent. Côté finlandais, le Ministre des Affaires Etrangères Erkko est chargé des négociations. Le 12 octobre 1939, une délégation finlandaise rencontre à Moscou Staline et Molotov (entre autres). Les Soviétiques exigent de la Finlande qu'elle signe enfin un pacte d'assistance mutuelle mais aussi les points suivants :

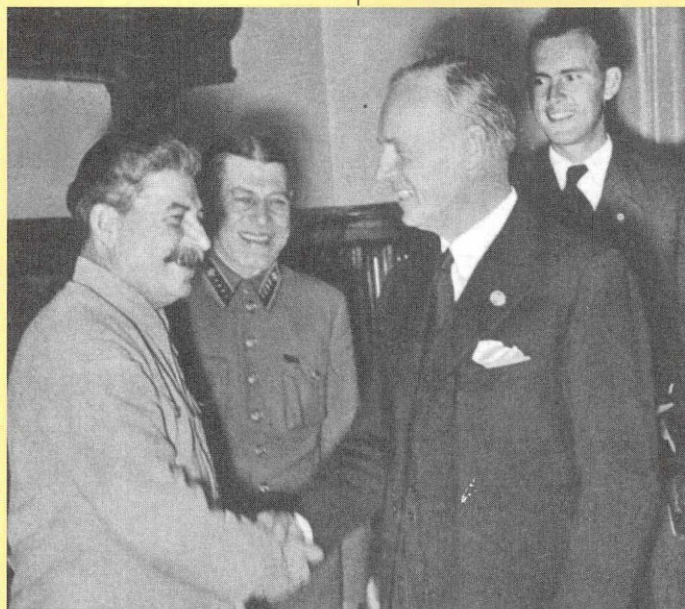
- une base soviétique dans la péninsule de Hangö
- cession de toutes les îles du Golfe de Finlande (y compris Suursaari)
- cession des batteries côtières de l'archipel de Björkö
- facilités d'ancrage pour la Flotte de la Baltique dans le port de Lappohja
- concessions territoriales dans l'isthme de Carélie et dans la péninsule de Rybachii (au nord)

Les Finlandais jugent ces exigences inacceptables, ce n'est guère étonnant. Après discussion, les responsables finlandais sont d'accord pour quelques concessions telle la cession de Suursaari et des îles du Golfe de Finlande et d'une redéfinition de la frontière dans l'isthme de Carélie. Une nouvelle réunion a lieu, toujours à Moscou, à partir du 22 octobre mais elles se terminent par un désaccord le 24, malgré la

Le Ministre finlandais du commerce, Väiänö Tanner.

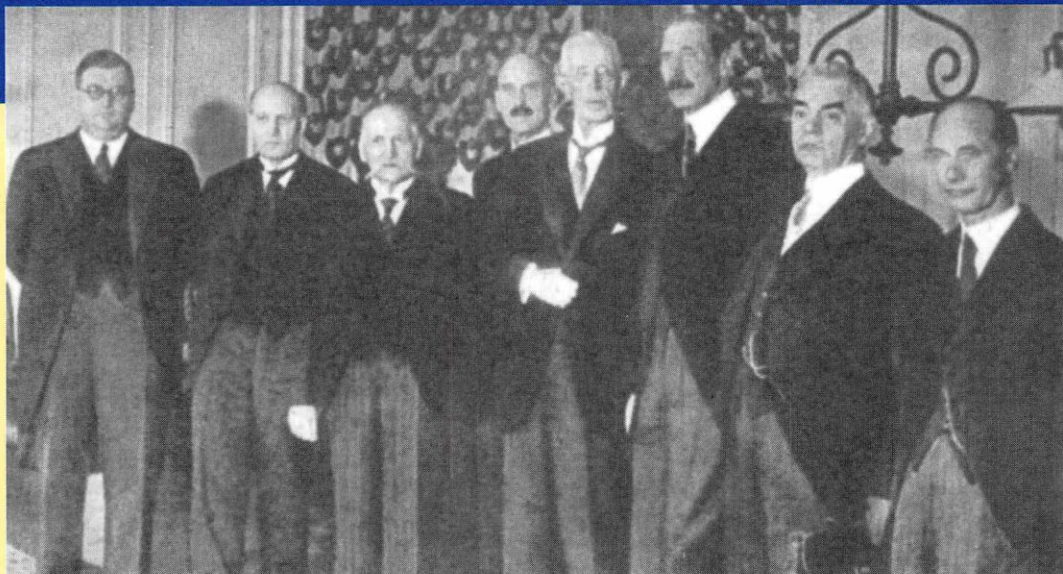


Le 19 août 1939, Staline et von Ribbentrop se congratulent ; dans quelques jours la signature du pacte germano-soviétique deviendra réalité. Cette " entente " laisse aux deux dictateurs, Staline et Hitler, les mains libres pour neutraliser les petits pays " gênants ".

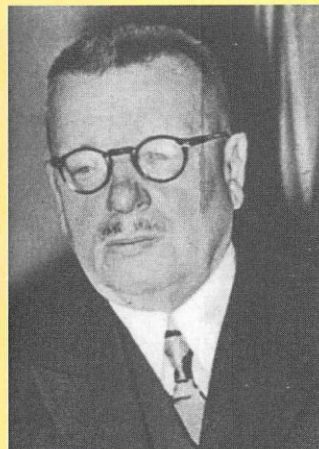


Le maréchal Carl Gustaf Emil Mannerheim (1867-1951) fut un personnage clé de l'histoire de la Finlande. Ex-officier supérieur de l'armée du Tsar, il prit la tête des troupes finlandaises luttant pour l'indépendance du pays après la 1^{re} Guerre Mondiale. Fait maréchal en 1933, il se montra brillant homme politique, à la fois ardent défenseur de son pays mais aussi assez modéré quant aux exigences de Staline. Il devint président de la république le 4 août 1944, essentiellement parce qu'il était considéré comme le seul à pouvoir négocier une future paix avec Staline. Il démissionna de ce mandat en 1946, malade et mis en accusation par certains de ses concitoyens. Il mourut en Suisse en 1951 et eut droit à des funérailles nationales.

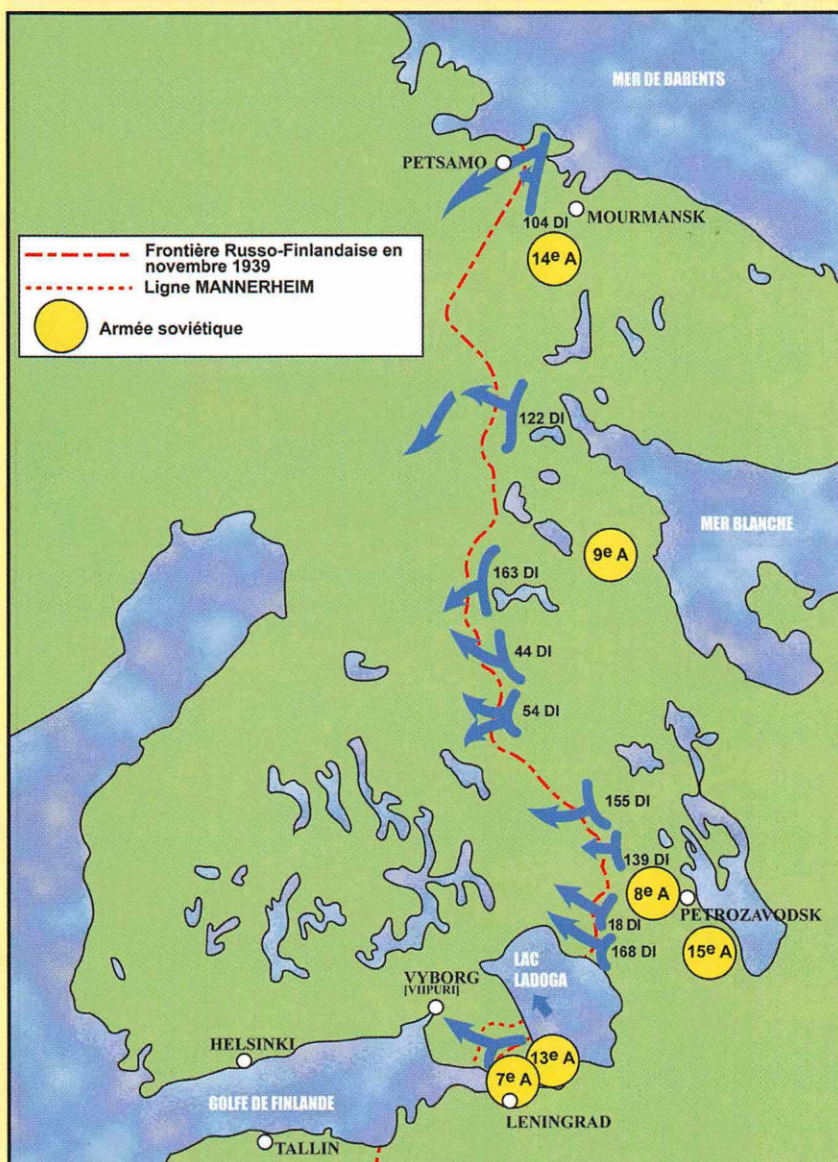




Conseil des pays scandinaves à la fin des années trente. A gauche, le Ministre finlandais des Affaires étrangères Eljas Erkko, qui se montra très ferme face aux Soviétiques.



Juho K. Paasikivi mène la délégation finlandaise à Moscou pour les négociations avec Molotov.



Position des armées soviétiques le long de la frontière russo-finlandaise du 30 novembre 1939 au 13 mars 1940

proposition de Staline de céder les districts de Repola et Porajärvi (dans le secteur du Lac Ladoga) en échange d'une révision de la frontière dans l'isthme de Carélie. C'en est trop pour Staline qui veut désormais passer à l'étape suivante : la préparation d'un plan d'attaque contre la Finlande. Molotov poursuit son offensive diplomatique et révèle alors à la presse le contenu des négociations avec la Finlande, en se montrant bien entendu favorable à un accord, pour attirer les Finlandais dans une nouvelle négociation. Côté finlandais, si Mannerheim, Tanner et Paasikivi sont favorables à certaines conces-

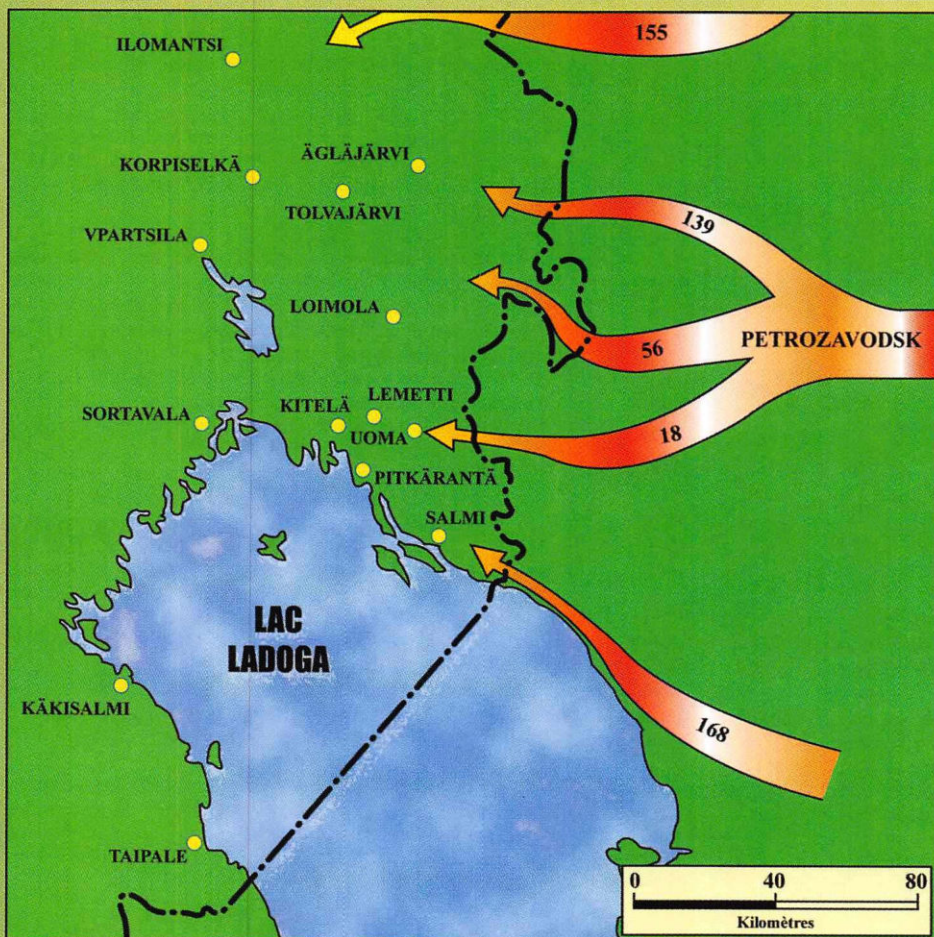
sions pour éviter la guerre, ce n'est pas le cas d'Erkko qui renvoie la délégation finlandaise avec l'ordre de tenir fermement ses positions. Les deux délégations se retrouvent donc le 3 novembre mais aucun progrès n'est enregistré. Le lendemain, Staline crée la surprise en offrant 4 îles en échange de la concession dans la péninsule de Hangö. Paasikivi est bien incapable de répondre. Le 13 novembre, les Finlandais se rendent à nouveau à Moscou mais rien ne découle de cette nouvelle confrontation. La patience de Staline est à bout et il envisage maintenant de laisser parler la poudre...

Dès la fin du mois d'octobre, Staline ordonne aux responsables du District Militaire de Leningrad ainsi qu'à ceux de la Flotte de la Baltique de préparer la guerre. Au début du mois de novembre, des patrouilles sous-marines débutent autour de la Finlande, remontant jusqu'en Suède, dans le but de surveiller les mouvements de la flotte suédoise. La mission assignée à la Flotte de la Baltique est double ; la première est de soutenir les mouvements de la 7^e Armée par le tir des canons du cuirassé *Oktyabrskaya Revoluciya*, le long de l'isthme de Carélie et d'anéantir les batteries finlandaises de Björkö, en soutenant ensuite une opération amphibie. Sa seconde mission est de protéger Leningrad et le grand port de Kronstadt.

Sur terre, l'URSS se prépare à lancer jusqu'à 4 armées contre les forces finlandaises, s'étalant depuis Mourmansk au nord, jusqu'aux abords de Leningrad au sud (voir la carte dans les forces en présence). Dans l'après-midi du 26 novembre 1939, sept coups de canon sont tirés non loin du poste frontière de Mainila, dans l'isthme de Carélie. Molotov convoque immédiatement l'ambassadeur Yrjö-Koskinen pour l'informer que des tirs d'artillerie venaient d'être tirés, tuant plusieurs soldats soviétiques ; il demande alors officiellement à la Finlande de retirer ses troupes jusqu'à 25 km de la frontière. La Finlande répond en proposant un retrait similaire mutuel et de mener une enquête pour établir les responsabilités. Deux jours plus tard, Molotov annonce la rupture du pacte de non-agression, prétextant les actes hostiles du gouvernement finlandais, mettant en danger la sécurité de Leningrad !

Le 30 novembre à 00 h 15, le Commissariat à la Défense ordonne au District Militaire de Leningrad de préparer ses troupes à faire mouvement. Molotov, prononçant plusieurs discours, fait porter la responsabilité du futur conflit à la Finlande, bien entendu. Il précise dans la presse que l'URSS n'est pas contre les Finlandais mais contre le gouvernement qui les dirige...

A 06 h 50 le 30 novembre 1939, l'artillerie soviétique débute ses tirs contre divers objectifs en Finlande, sans aucune déclaration de guerre. A 08 h 00, le barrage d'artillerie levé, les troupes soviétiques s'ébranlent tout le long de la frontière. Ce qui allait être connu sous le nom de Guerre d'Hiver venait de commencer !



Déploiement des armées soviétique et finlandaise dans l'isthme de Carélie le 30 novembre 1939.

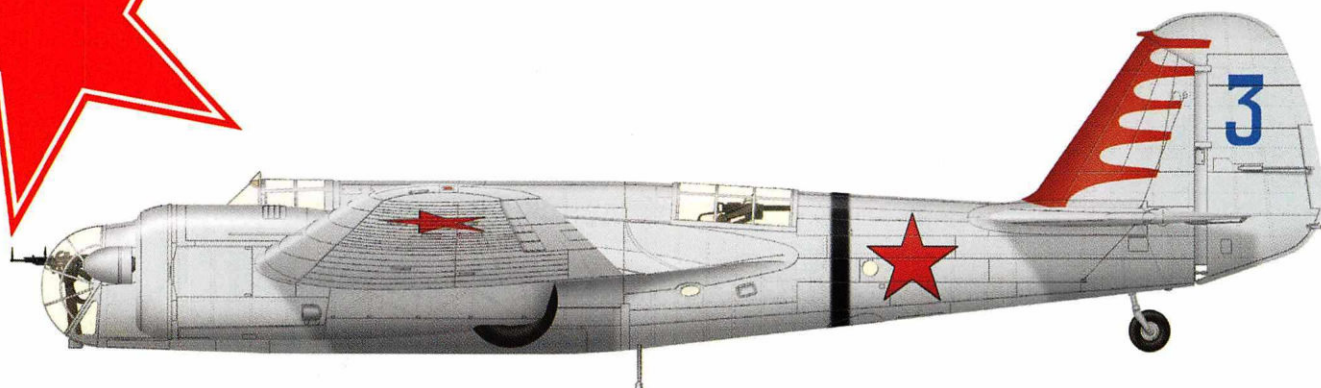
Mouvement de la 8^{ème} armée soviétique au nord du lac Ladoga.



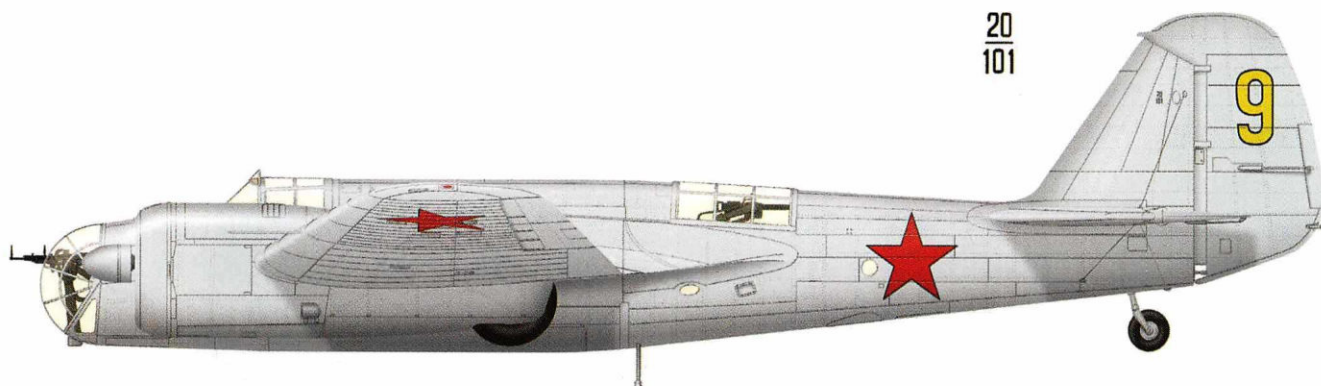
ANT-6A 4M-34FRNV (TB-3-N172v) de l'aviation polaire soviétique, en service avec le groupe de bombardement de la 8^{ème} armée. Carélie hiver 1939-1940. Cet appareil était piloté par le héros de l'Union Soviétique Mikhail Vodopyanov.



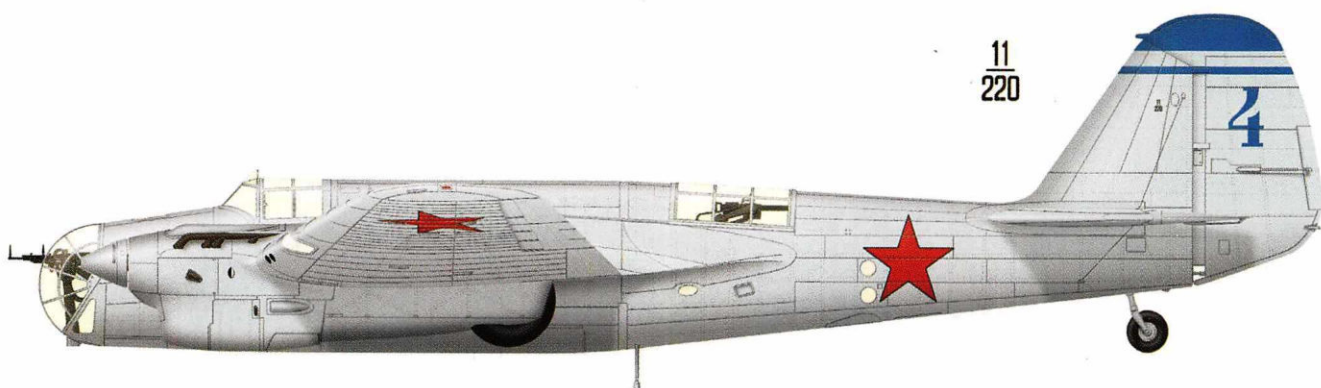
TB3 4 M-17F probablement en service au 7 TBAP hiver 1939-1940.



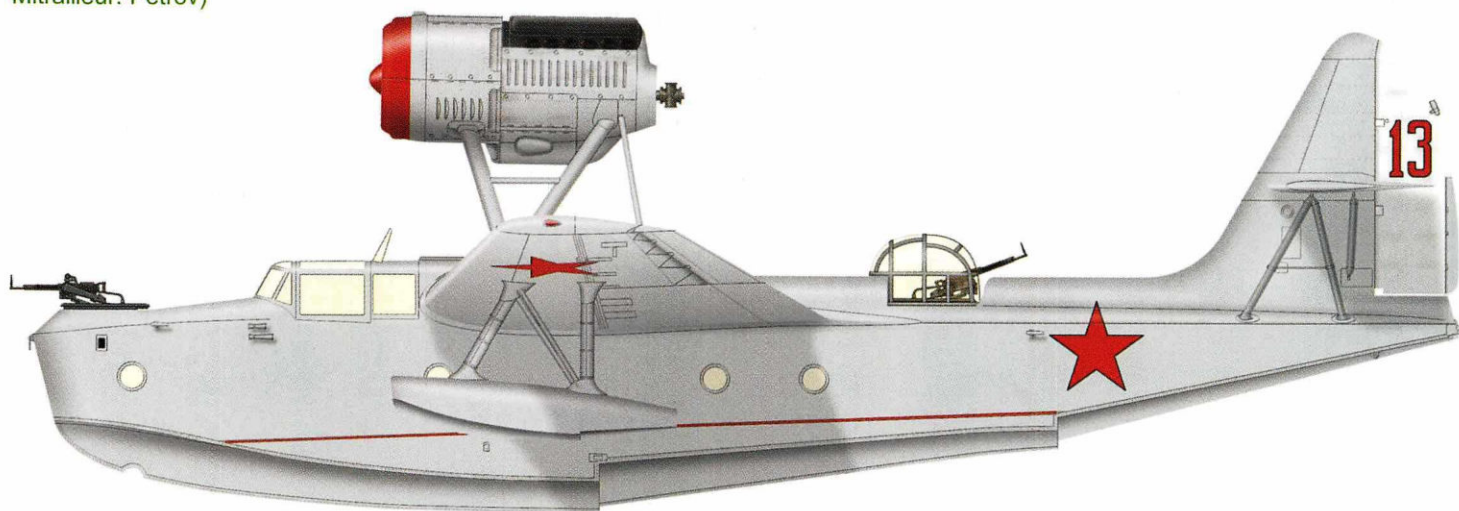
Tupolev SB 2 M-100AU, n° 2/93, de l'équipage Obnorenko, appartenant à la 5^{ème} escadrille du 44 SBAP. Janvier 1940.



Tupolev SB 2 M-100, n° 20/101, du 41 SBAP. Décembre 1939.



Tupolev SB 2 M-103, n° 11/220, de la 3^{ème} escadrille du 24 SBAP. Décembre 1939 (pilote: Starchilo ; navigateur: Egorov ; Mitrailleur: Petrov)



Beriev MBR-2VU du 15 ORAP de l'aviation de la Flotte de la Baltique.

LES FORCES AÉRIENNES EN PRÉSENCE

L'aviation soviétique

La disparité entre les deux pays est énorme et les Soviétiques disposent partout d'une supériorité numérique écrasante. Les 4 armées soviétiques (7^e, 8^e, 9^e et 14^e) rassemblent 450 000 hommes répartis en 20 divisions ; ces forces sont soutenues par 2000 pièces d'artillerie, 2000 véhicules blindés et 2318 avions. Dans le cadre de Batailles Aériennes, nous nous intéresserons bien entendu aux combats aériens. Les avions soviétiques affectés aux opérations contre la Finlande sont répartis comme suit :

Types d'avions	7 ^e Armée	8 ^e Armée	9 ^e Armée	14 ^e Armée	Flotte de la Baltique	Total
SB	536	20	-	24	51	631
DB-3	149	-	-	22	53	224
I-16	359	33	-	18	129	539
I-153	102	-	-	17	22	141
I-15	204	42	15	15	88	364
Divers*	283	-	-	-	136	395

*R-5, U-2 et MBR-2

Notons qu'en plus des forces ci-dessus, les 27^e et 29^e Brigades aériennes de la 1^{re} AON (l'aviation de bombardement à long rayon d'action) furent mises à la disposition de la 7^e Armée ; elles comprennent alors 5 régiments dont 4 sur DB-3 et 1 sur TB-3, totalisant quelque 200 bombardiers.

Il est intéressant de noter, à titre de comparaison, que face à la 7^e Armée (dans l'isthme de Carélie), les Finlandais ne rassemblent que 5 divisions, 300 pièces d'artillerie, 20 chars et 114 avions opérationnels !

Le FK-81 était une machine construite aux Pays-Bas par Fokker ; il est vu ici à l'Usine d'Etat d'Aviation à la fin de 1937 pendant son évaluation sur skis, un accessoire qui devint standard pour toutes les opérations hivernales. (VL)



L'aviation finlandaise

L'aviation de coopération avec l'armée

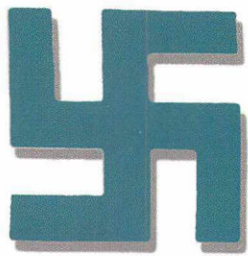
Les unités de coopération composent le Lentorykmentti I (1^{er} Régiment d'Aviation). Ce régiment est basé sur le terrain de Suur-Merijoki, situé à l'ouest de Viipuri (Vyborg) et construit en 1929. En 1933, ce terrain devient la base aérienne n°5, hébergeant alors les LLv 12 (coopération armée) et LLv 26 (chasse). La dissolution des bases aériennes le 1^{er} janvier 1938 amène à la constitution du Lentorykmentti I. Le plan de rééquipement de 5 ans, établi en 1937, prévoit la création de 4 groupes de coopération à chacun 17 appareils.

Cependant, lors de l'attaque soviétique, si les 4 groupes existent bien, seulement 2 sont équipés de matériel relativement moderne, les autres utilisant toujours du matériel ancien.

Le 30 novembre 1939, le Lentorykmentti I est organisé comme suit :

Commandant : colonel Y. Opas, ayant son QG à Imatra

Lentolaivue (LLv) 10 : Cdt. K. Janarmo avec QG à Lappeenranta
 - 1^{re} escadrille avec 4 Fokker C.X à Lappeenranta (1^{er} Lt. A. Pietarinen)
 - 2^{de} escadrille avec 4 Fokker C.X à Lappeenranta (1^{er} Lt. H. Kalaja)
 - 3^e escadrille avec 4 Fokker C.X à Lappeenranta (1^{er} Lt. L. Mustonen)



Bristol Bullgog IV du LLv 26 à la fin des années 30.

Revue du LeR 1 à Suur-Merijoki le 16 mai 1939. Le Col. Yrjö Opas, commandant le régiment, passe en revue les C.X du LLv 12 avec son état-major. (Aviation finlandaise)



Le FK-85 du LLv 10 survole Viipuri (Vyborg) le 11 mai 1939. Cette unité était la seule entraînée au bombardement en piqué. (Aviation finlandaise)

LLv 12 : Cdt. A. Nisonen avec QG à Suur-Merijoki

- 1^{re} escadrille avec 5 Fokker C.X à Suur-Merijoki (Cne. A. Maunula)
- 2^{de} escadrille avec 4 Fokker C.X à Suur-Merijoki (1^{er} Lt. I. Salo)
- 3^{de} escadrille avec 4 Fokker C.X à Suur-Merijoki (1^{er} Lt. A. Bremer)

LLv 14 : Cne. J. Moilanen avec QG à Laikko

- 1^{re} escadrille avec 3 Fokker C.X à Käkisalmi (1^{er} Lt. M. Eskola)
- 2^{de} escadrille avec 1 Fokker C.X et 1 Fokker C.V à Laikko (1^{er} Lt. E. Sario)
- 3^{de} escadrille avec 5 Fokker C.V à Laikko (1^{er} Lt. E. Kerke)

LLv 16 : Cne. A. Viherto avec QG à Värtsilä

- 1^{re} escadrille avec 4 Blackburn Ripon à Värtsilä (1^{er} Lt. R. Rautakoura)
- 2^{de} escadrille avec 3 Blackburn Ripon à Värtsilä (1^{er} Lt. P. Hyvönen)
- 3^{de} escadrille avec 5 Junkers K.43 et W.34 à Sortavala (Cne. J. Vatanen)

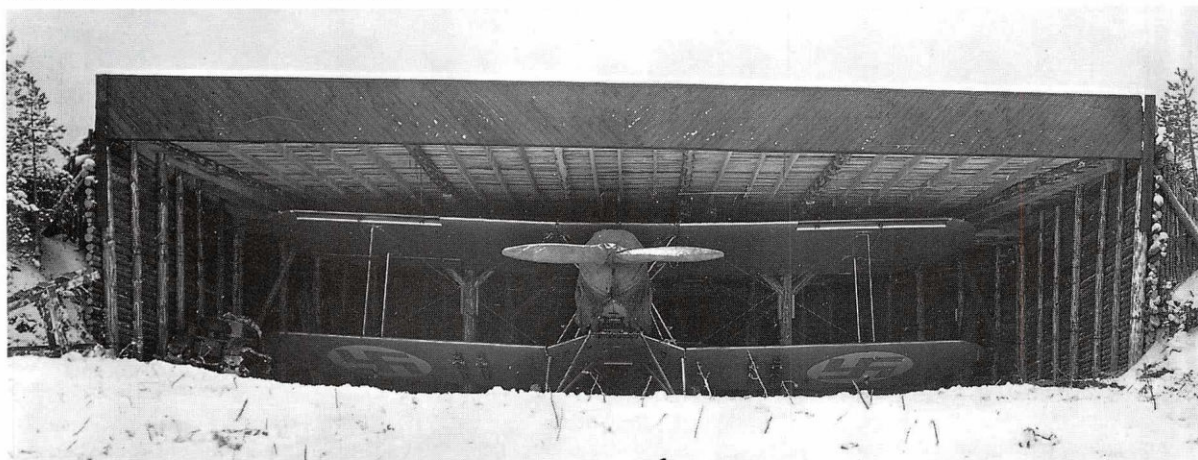
Le LLv 12 avait pour tâche de surveiller la partie occidentale de l'isthme de Carélie, tandis que le LLv 14 surveillait la partie orientale. Le LLv 16 opérait au nord du Lac Ladoga ; lors des gelées, sa 3^{de} escadrille fut transférée plus au nord, dans le secteur de Kainuu.



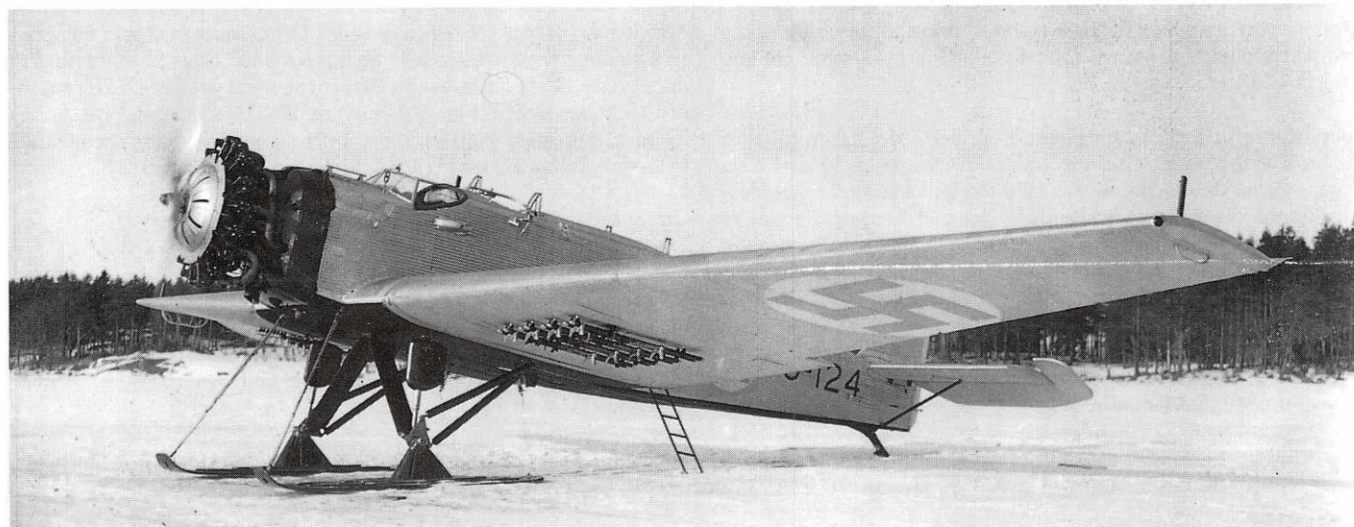
Le Fokker C.X de bombardement en piqué FK-97 du LLv 12 photographié à Suur-Merijoki le 18 janvier 1939. Ce type d'appareil fut très utilisé durant la Guerre d'Hiver pour des missions nocturnes de harcèlement et de reconnaissance. (Aviation finlandaise)



Le Fokker C.V FO-77 du LLv 12 est ravitaillé en carburant à Parola le 3 août 1938 ; durant le même mois, l'unité commence son rééquipement sur Fokker C.X. (Aviation finlandaise)



Le hangar du LLv 16 à Värtslä le 23 novembre 1939 ; à l'intérieur, un Ripon et un tracteur McCormick. (Aviation finlandaise)



Quelques Junkers K.43 équipaient la 3/LLv 16 pendant la guerre d'Hiver, effectuant des missions de reconnaissance sur la partie nord du front. Cette photo montre le JU-124 l'hiver précédent à Suur-Merijoki. (Kari Stenman)

2/L'aviation de chasse

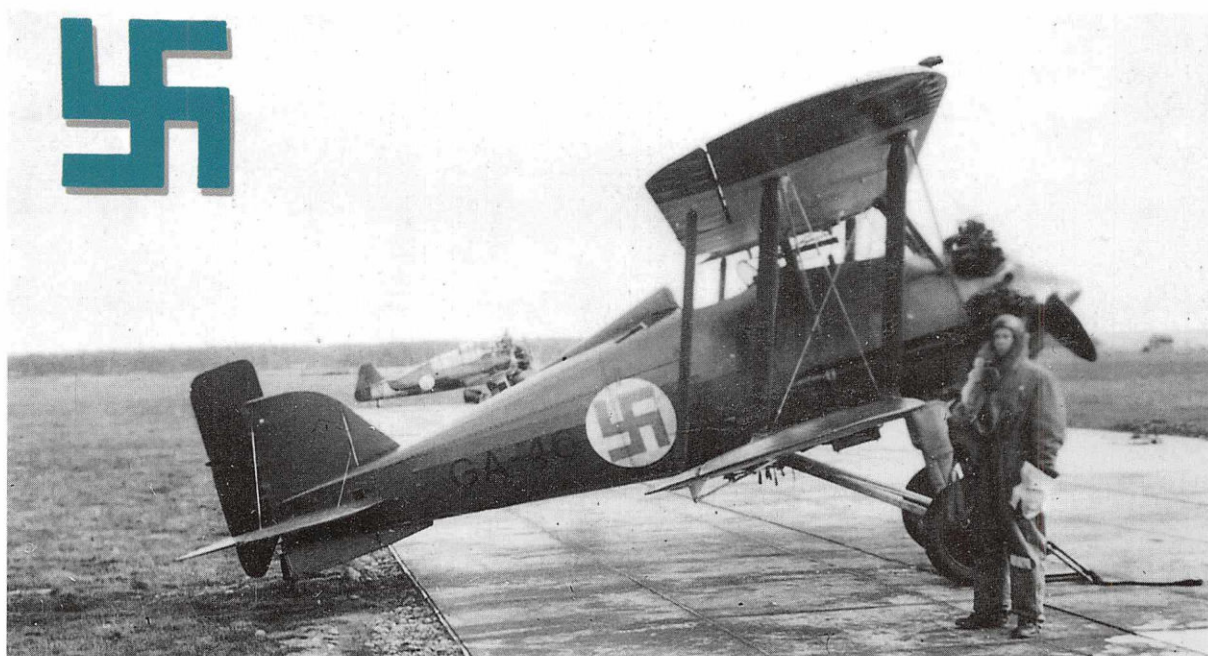
La première modernisation de l'aviation finlandaise débute le 15 juillet 1933. Les bases aériennes sont mises sur pied et un ou deux groupes y sont affectés. Utti devient la base aérienne n°1, accueillant alors les LLv 10 (coopération) et LLv 24 (chasse) ; ce dernier est alors équipé de Gloster Gamecock reçus trois ans auparavant. Suur-Merijoki est la base aérienne n°5 (voir plus haut) et son unité de chasse est le LLv 26 qui reçoit des Bristol Bulldog durant le premier semestre de 1935.

En 1937, le plan de modernisation de 5 ans prévoit bien sûr l'achat de nouveaux chasseurs. Les Finlandais croient alors qu'en cas de guerre, le pays serait attaqué par de nombreux bombardiers non escortés. Le budget limité ne permet guère l'achat de chasseurs modernes auprès des grandes puissances européennes ; ces dernières, vu les menaces

de guerre, refusent également de vendre des avions. Il faut donc se rabattre sur le Fokker D.21 dont 7 exemplaires sont achetés directement chez le constructeur, avec une licence de construction pour 35 autres exemplaires. Lors de l'attaque soviétique, ce plan est encore en cours de réalisation.

Tactiques de chasse

Dès 1934, le Cdt. Lorentz découvre au LLv 24, alors équipé de Gamecock, que contrairement à la patrouille traditionnelle composée d'un chef et de ses deux ailiers, il est plus souple de voler par paires, les deux avions pouvant sans problème être complétés par une ou plusieurs paires selon les besoins. Avant de prendre le commandement du LLv 24, le Cne. Magnusson rend visite à d'autres forces aériennes ; il



Avant de percevoir ses Fokker D.21, le LLv 24 est encore équipé de vieux Gloster Gamecock. La mise en service du nouveau chasseur ne sonne pas leur mise à la retraite puisqu'ils équipent l'unité d'entraînement à la chasse, le T-LLv 24.

effectue notamment un stage de trois mois à la JG 132 *Richthofen* de la Luftwaffe. Il y constate que les Allemands ont eux aussi abandonné la patrouille triple en faveur de la formation à 4 avions. Les responsables de la chasse finlandaise sont donc convaincus du bien-fondé de leur trouvaille et les pilotes de chasse s'entraînent donc à manœuvrer par paires.

Cependant, le manque de fonds ne permet guère de pratiquer toutes les tactiques existantes, même si l'entraînement de base demeure d'excellente qualité. Les Finlandais pensent de toute façon que seulement deux ou trois tactiques d'attaque sont nécessaires contre les bombardiers. Ces trois tactiques, associées à un entraînement au tir très poussé, sont donc enseignées, satisfaisant à la fois les militaires et les exigences budgétaires. La croyance que les bombardiers ennemis ne seront pas escortés peut paraître erronée mais c'est pourtant ce qui se déroule pendant la première moitié de la Guerre d'Hiver, comme on le verra plus loin.

La distance de tir recommandée est en principe de 150 m mais les pilotes de chasse finlandais sont entraînés à faire feu à 50 m ! Cela paraît sans aucun doute risqué mais faire feu à une telle distance derrière un bombardier offre deux avantages : celui d'être hors des angles de tir adverse et celui de faire mouche à 90%. De plus, le calibre réduit des armes alors en service ne fait pas exploser les avions et le chasseur ne risque pas grand chose.

La Guerre d'Hiver donne bientôt raison aux pilotes finlandais. Les tactiques adoptées et inculquées avant la guerre démontrent leur valeur et donnent un avantage tactique. Si on y ajoute le fait que les chasseurs

finlandais doivent se lancer à l'attaque de l'ennemi, même s'il est supérieur en nombre, on comprend aisément les bons résultats obtenus par la chasse. Et cette doctrine ne nécessita que peu d'aménagements durant toute la guerre.

Le Lentorykmentti 2

Ce régiment est créé après la réorganisation du 1^{er} janvier 1938 et il absorbe les LLv 24 et 26. Il est donc le premier régiment de chasse créé en Finlande, alors commandé par le Lt.col. Richard Lorentz.

En 1938 et au début de 1939, le LLv 24 transfère ses vieux Gamecock aux unités d'entraînement et ses trois escadrilles sont rééquipées en Fokker D.21. Le LLv 26 commence également sa transformation et deux de ses escadrilles perçoivent des D.21. Toute la chasse finlandaise est donc concentrée dans le Lentorykmentti 2 que Lorentz répartit hors de ses bases habituelles à l'approche de la guerre. Le 26 novembre 1939, les D.21 (et leurs pilotes) du LLv 26 sont transférés au LLv 24 dont ils forment les 1^{er} et 5^e escadrilles. Lors de l'attaque soviétique, le Lentorykmentti 2 est organisé de la manière suivante :

Commandant : Lt.col. R. Lorentz ayant son QG à Immola.

- LLv 24 : Cne. G. Magnusson avec QG à Immola
- 1^{er} escadrille avec 6 D.21 à Immola (Cne. E. Carlsson)
- 2^e escadrille avec 6 D.21 à Suur-Merijoka (1^{er} Lt. J. Vuorela)
- 3^e escadrille avec 6 D.21 à Immola (1^{er} Lt. E. Luukkanen)
- 4^e escadrille avec 7 D.21 à Immola (Cne. G. Magnusson)
- 5^e escadrille avec 10 D.21 à Immola (1^{er} Lt. L. Ahola)

Le FR-80 du LLv 24 au cours du réglage de ses mitrailleuses à Utti le 30 août 1938. Le feu des mitrailleuses devait converger à 150 m. (Aviation finlandaise)





Lors de l'attaque soviétique, le LLv 26 est encore équipé de Bristol Bulldog IV. Incapables de rattraper les bombardiers soviétiques, ils n'auront qu'une utilité limitée.

LLv 26 : Cne. E. Heinilä avec QG à Heinjoki
-Détachement Heinilä avec 10 Bristol Bulldog (à Heinjoki)

La totalité du matériel moderne de la chasse est ainsi regroupé au sein du LLv 24. Son commandant, le Capitaine Magnusson fait bientôt preuve d'excellentes qualités tactiques et de meneur d'hommes. Les 35 D.21 sont alors prêts à protéger tout le sud de la Finlande ; ils sont pilotés par des hommes bien entraînés et très motivés à défendre leur pays. Leur tâche est d'éprotéger les voies de communication et de prévenir toute attaque soviétique sur l'isthme de Carélie.

3/L'aviation de bombardement

C'est en 1930 que sont commandés les premiers véritables bombardiers pour l'aviation finlandaise. Il s'agit du Junkers K.43, construit sous licence (c'est alors interdit en Allemagne) en Suède par AB Flygindustri,

filiale de Junkers. Six exemplaires arrivent en Finlande en avril 1931.

Lors de la formation des bases aériennes le 17 juillet 1933, Viipuri devient la base aérienne n°6 et les Junkers y forment le groupe LLv 44.

Il faut attendre 1936 pour que l'aviation s'intéresse à un nouveau type de bombardier et c'est le Bristol Blenheim qui est choisi ; 18 exemplaires sont commandés en Grande-Bretagne, dont les deux premiers arrivent en juillet 1937, le solde étant livré dans le courant de l'année. A la même époque, la licence de construction est acquise en faveur de la Fabrique d'Etat qui reçoit une commande pour 15 exemplaires supplémentaires en avril 1939.

Lorsque l'aviation se réorganise le 1^{er} janvier 1938, la base aérienne n°6 devient Lentorykmentti 4 (LeR 4), le régiment opérant alors depuis le terrain d'Immola. Ses deux groupes LLv 44 et 46 sont tous deux équipés de Blenheim I. Le plan de modernisation de cinq ans prévoit la



Le Bristol Blenheim I BL-106 lors d'essais avec skis à l'Usine d'Etat d'Aviation de Tampere au printemps 1938. Cet équipement fut rarement utilisé pendant la Guerre d'Hiver car il réduisait la vitesse de presque 50 km/h. (VL)

Le BL-120 du LLv 46 à Immola en août 1938. Ce fut la seconde unité du LeR 4 à percevoir des Blenheim. (Aviation finlandaise)





L'entraînement des équipages de bombardiers était assuré sur Avro Anson I. Ici l'appareil codé AN-101 au roulage à Luonetjärvi le 7 mars 1940. (SA-kuva)

constitution de 3 groupes à chacun 9 avions mais en novembre 1939, seulement deux de ces groupes existent. La Fabrique d'Etat n'a même pas encore commencé la construction sous licence.

Le 30 novembre 1939, le LeR 4 est organisé de la façon suivante :

Commandant : Lt.col. T. Somerto ayant son QG à Luonetjärvi

LLv 44 : Cdt. E. Stenbäck avec QG à Luonetjärvi

- 1^{re} escadrille avec 2 Blenheim I à Luonetjärvi (Cne. O. Lumiala)
- 2^{de} escadrille avec 3 Blenheim I à Luonetjärvi (1^{er} Lt. K. Pirhonen)
- 3^{de} escadrille avec 3 Blenheim I à Luonetjärvi (1^{er} Lt. B. Ek)

LLv 46 : Cdt. O. Sarko avec QG à Luonetjärvi

- 1^{re} escadrille avec 3 Blenheim I à Luonetjärvi (Cne. J. Piponius)
- 2^{de} escadrille avec 3 Blenheim I à Luonetjärvi (Cne. K. Kepsu)
- 3^{de} escadrille avec 3 Blenheim I à Luonetjärvi (1^{er} Lt. O. Siiralä)

Le LeR 4 est chargé des missions de reconnaissance et de bombardement, sur ordre du commandement supérieur. Au début des hostilités, les Blenheim concentrent les missions de reconnaissance sur les secteurs où aucune autre unité spécialisée n'existe, comme au nord-est du Lac Ladoga ou vers le nord, le long de la frontière jusqu'à Uhtua.

4/L'aviation maritime

Durant les années vingt, les hydravions jouent un rôle essentiel au sein de l'aviation finlandaise, dans un pays où les lacs sont nombreux. Mais les années trente réduisent cette influence, l'aviation terrestre prenant l'avantage. Lors de la réorganisation de janvier 1938, une seule base d'hydravions (sur 3) est conservée à Santahamina (près d'Helsinki) ; elle n'accueille d'ailleurs qu'un seul groupe équipé de 9 Blackburn Ripon, qui peuvent aussi être transformés en appareils terrestres. L'unité est commandée par le Lt.col. G. von Behr.

En octobre 1939, les hydravions prennent part, en vue de la guerre qui s'annonce, à de grands exercices militaires dans l'isthme de Carélie et le 10 octobre, le groupe d'hydravions est désigné LLv 36. Lors du déclenchement des hostilités, le LLv 36 est basé à Kallvik, à l'est d'Helsinki. Les deux escadrilles, commandées par les 1^{er} Lts. J. Gabrielsson et L. Karjalainen, rassemblent 6 Ripon ; elles sont chargées des missions de reconnaissance maritime, de la chasse aux sous-marins et de bombardements dans le Golf de Finlande. Le T-LLv 39 est mis à disposition du LLv 36 avec ses quelques hydravions Junkers F.13, pour la recherche des sous-marins en Mer d'Åland.



Le Blackburn Ripon IIF RI-138 du LLv 16, basé à Värtsilä pendant les manœuvres organisées en octobre 1939 en vue de la guerre. La peinture aluminium a été grossièrement agrémentée de tâches vert olive facilitant le camouflage. (Kari Stenman)



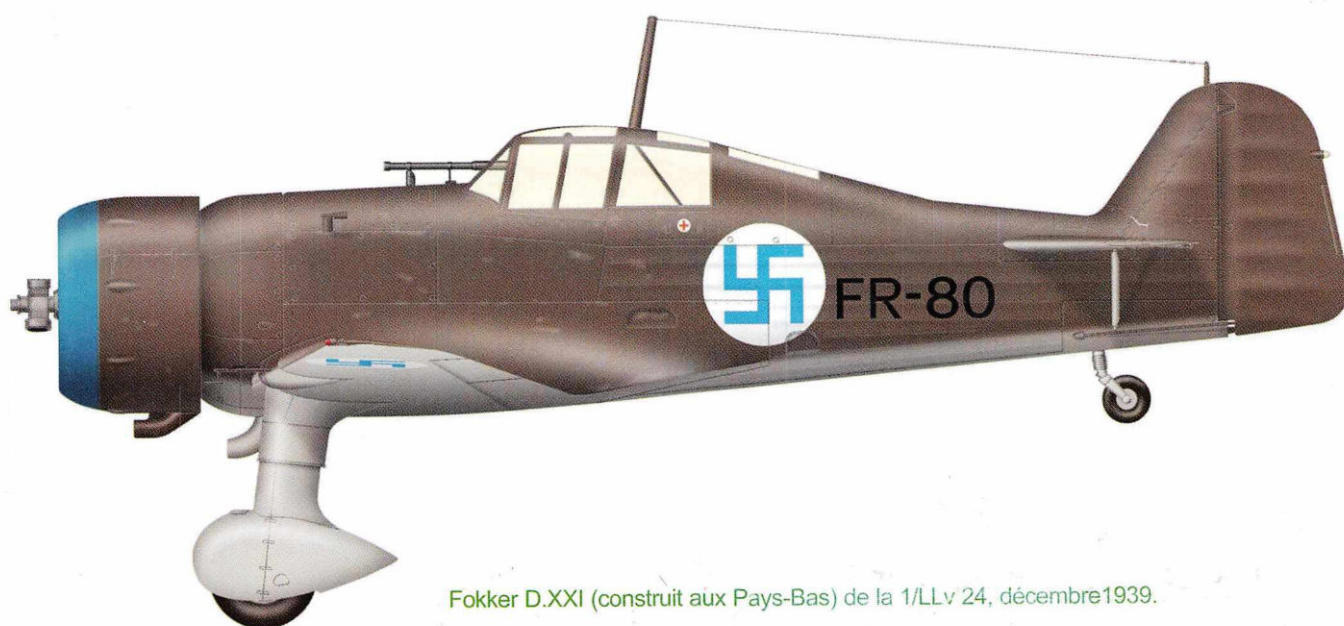
Le RI-121 du LLv 36 sous les arbres, sur la berge de la Baie de Kallvik, près d'Helsinki, le 18 novembre 1939, moins de deux semaines avant l'attaque soviétique. (Aviation finlandaise)



Fokker D.XXI du LLv 24, piloté par le Cdt. G. Magnusson à Joutseno en février 1940.



Fokker D.XXI de la 5/LLv 24, piloté par l'aspirant E. Malmivuo, Immola en novembre 1939.



Fokker D.XXI (construit aux Pays-Bas) de la 1/LLv 24, décembre 1939.



Les Fiat G.50 furent assemblés en Suède. Sur ce document, le FA-24 dans le hangar de Torslanda, près de Gothenburg au début de mars 1940. Les pilotes finlandais prenaient livraison des appareils et les amenaient directement au LLv 26. (Arkiv Palmblad)

L'AIDE ETRANGERE

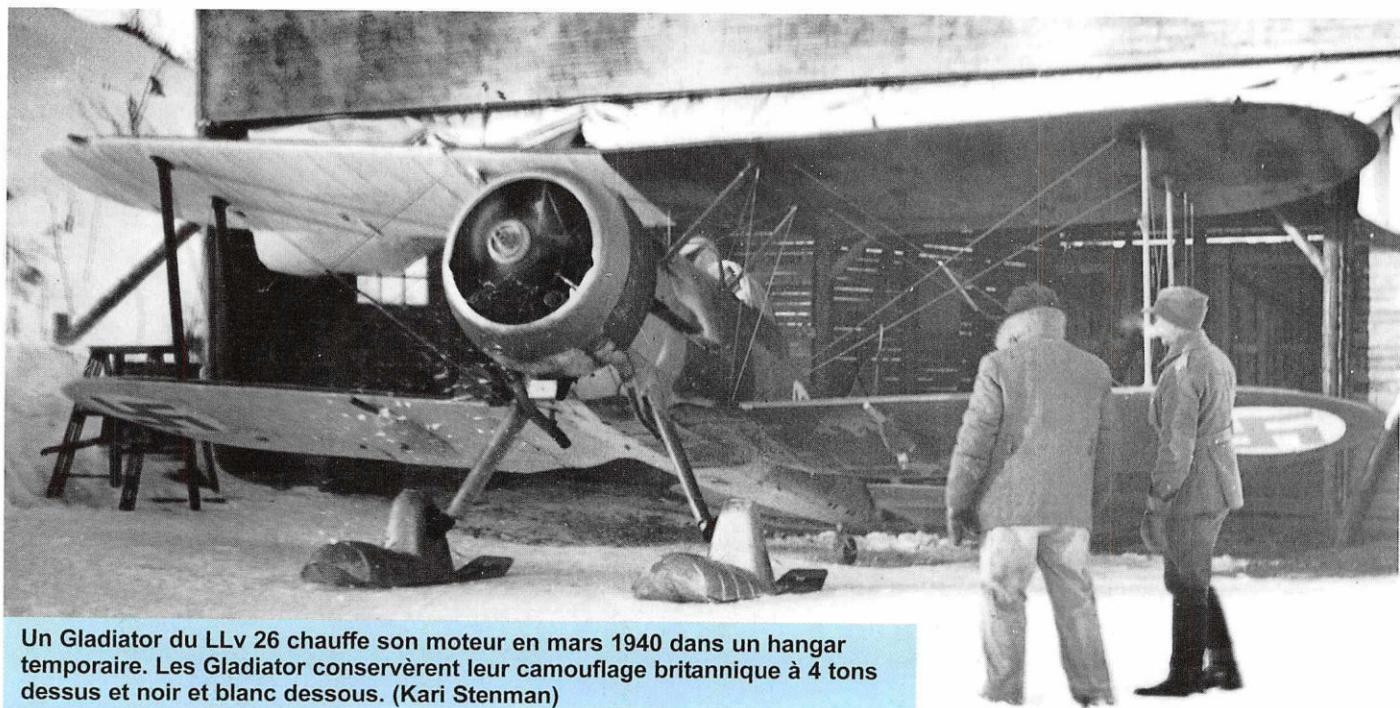
Il a souvent été question de l'aide étrangère fournie à la Finlande, aide déclenchée par la sympathie éprouvée envers ce petit pays luttant pour sa liberté face à « l'ours » soviétique. Cependant, cette aide fut relativement réduite et elle arriva bien souvent trop tard. L'Europe vient d'entrer dans la guerre et la France, la Grande-Bretagne ou l'Allemagne pensent bien plus à l'équipement de leur propre aviation. L'Allemagne, gênée par le pacte qu'elle vient de signer avec l'URSS, reste même complètement neutre. Cependant, lorsque l'URSS se lance à l'attaque de la Finlande, l'attitude de la France et de la Grande-Bretagne change. La Suède réalise également que le conflit pourrait l'atteindre.

La Finlande est déjà en attente de chasseurs modernes achetés en Italie : 25 Fiat G.50 sont en effet acquis le 23 octobre 1939, destinés à l'équipement du LLv 26. La livraison de ces appareils doit avoir lieu par chemin de fer via l'Allemagne puis la Mer Baltique et la Suède puis de là par la voie des airs vers la Finlande. Deux avions arrivent à la fin de décembre 1939 en Suède et 6 parviennent à Stettin. Mais les Allemands les renvoient en Suisse. Ces 6 avions et 10 autres sont donc expédiés par bateau depuis l'Italie, retardant considérablement leur livraison puisque les premiers arrivent le 15 février 1940.

La Grande-Bretagne fait don de 30 Gloster Gladiator II dont le premier arrive en Finlande le 18 janvier 1940, les autres y parvenant dans les quatre semaines suivantes. Ces appareils équipent donc temporairement le LLv 26 jusqu'au 1^{er} mars, avant d'être transférés aux LLv 12 et 14.

Le 8 décembre 1939, le LLv 28 est créé, sans que l'on sache alors quels avions lui attribuer. Au début de 1940, la France fait don de 50 Morane-Saulnier MS.406, destinés au LLv 28. La livraison a lieu en Suède, pays qui fournit du personnel pour le remontage des avions. Les premiers exemplaires arrivent en Finlande le 4 février 1940, directement réceptionnés par le LLv 28. A la fin du mois, 30 appareils sont en service.

Pendant ce temps, les tentatives d'achat de matériel aéronautique aux Etats-Unis se concluent par un accord portant sur 44 Brewster Model 239. Ces appareils sont à l'origine destinés à l'U.S. Navy mais le constructeur peut maintenant offrir la version F2A-2 à la place. Les avions sont donc envoyés par bateau en Suède où ils sont remontés. Malheureusement, seulement 6 arrivent en Finlande avant la cessation des hostilités, le 13 mars 1940. Ils sont affectés au LLv 22.

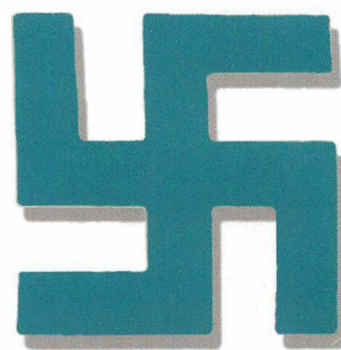


Un Gladiator du LLv 26 chauffe son moteur en mars 1940 dans un hangar temporaire. Les Gladiator conservèrent leur camouflage britannique à 4 tons dessus et noir et blanc dessous. (Kari Stenman)



▲ Le 1^{er} Lt. Mogens Fensboe, un volontaire danois, passe près du MS303 de la 1/LLv 28 à Hollola le 13 mars 1940. Les appareils, assemblés en Suède, furent peints avec le code sous et parfois sur la voilure. (SA-kuva)

◀ Les Brewster BW-360 et 361 à Trollhättan, prêts au départ pour la Finlande le 13 mars 1940. Pour les vols au-dessus de la Suède, aucun marquage militaire n'était admis. (Kari Stenman)



◀ 44 Brewster Model 239 furent achetées aux Etats-Unis et assemblées eux aussi en Suède. Sur ce document, les Brewster sont ravitaillés en carburant à Trollhättan au début mars 1940. (Kari Stenman)



Gloster Gladiator II de la 2/LLv 26 en février 1940. Cet appareil était piloté par le Sgt. Kosola et fut abattu par les chasseurs du 68 IAP, le 29 février 1940.

12 Hawker Hurricane I furent achetés en Grande-Bretagne. Ils arrivèrent malheureusement trop tard pour participer à la Guerre d'Hiver. Le HC460 fut photographié à Helsinki-Malmi le 6 avril 1940, affecté au LLv 22. L'immatriculation civile OH-IPL apparaît à l'arrière du fuselage. (Aviation finlandaise)



Arrivés également trop tard, 10 des 12 Hawker Hurricane I achetés en Grande-Bretagne et qui arrivent par la voie des airs durant la seconde semaine de mars 1940. La France fait encore le don de 80 chasseurs légers Caudron-Renault CR.714 ; 6 arrivent après la guerre mais leurs

mauvaises prestations à l'atterrissage et au décollage les clouent au sol peu après leur arrivée. Aucun autre ne viendra s'ajouter à ces 6 exemplaires de toute façon.

Le Caudron Renault CR.714 codé CA-552 photographié à l'Usine d'Etat d'Aviation à Tampere après son remontage le 29 mai 1940. La France devait envoyer 80 exemplaires de ce type d'appareil mais seuls 6 arrivèrent. (Aviation finlandaise)





Le Gloster Gauntlet II GT-396 en service au LLv 29 à Tyrväntö en mars 1940. Cadeau issu d'une collecte de l'Afrique du Sud, ce type d'appareil, dont 24 exemplaires furent reçus de Grande-Bretagne, fut utilisé pour l'entraînement avancé. (Kari Stenman)

12 Westland Lysander I furent achetés en Grande-Bretagne mais ils arrivèrent trop tard pour prendre part aux combats de la Guerre d'Hiver. Le LY-112 est vu ici au LLv 12 à Kauhava en juillet 1940. (Aviation finlandaise)



Même l'Afrique du Sud ne reste pas insensible au drame finlandais. Le Premier Ministre, Jan Smuts, organise une collecte de fonds et le 22 décembre 1939, il y a suffisamment d'argent pour l'achat de 28 Gloster Gauntlet II. 24 d'entre eux sont envoyés en Suède mais seulement deux parviennent en Finlande avant la fin du conflit. Après leur réception, les Gauntlet rejoignent les unités d'entraînement avancé.

Le Ministère de l'Air britannique accepte aussi de fournir 12 bombardiers Blenheim IV le 24 décembre 1939, ces appareils étant bien entendu vendus à la Finlande. Des équipages finlandais sont envoyés en Grande-Bretagne pour y prendre livraison des bimoteurs. Le voyage de retour se débute le 17 janvier 1940 et quatre jours plus tard, 10 exemplaires arrivent à destination pour le compte du LLv 46. Un

exemplaire est perdu en Mer du Nord tandis qu'un second subit un accident à l'atterrissage en Suède. Au début de février 1940, l'Air Ministry cède 12 autres Blenheim I. Convoqués par des équipages britanniques, ils arrivent le 26 février à Juva pour y équiper le LLv 42, nouvellement créé.



4 Blackburn Roc I à Dyce en Ecosse, le 13 mars 1940 ! La fin de la Guerre d'Hiver annula leur livraison. 33 avions étaient prêts à partir mais aucun n'arriva. Le RO-143 est au premier plan. (Andy Thomas)

La Suède fit cadeau de quelques avions dépassés à la Finlande dont 3 chasseurs ASJA J6B Jaktfalken II ; ils furent utilisés pour l'entraînement à la chasse au sein du LLv 29. (Kari Stenman)



La Finlande essaie également de trouver des avions de coopération d'armée et le 8 janvier, elle parvient à obtenir 17 Westland Lysander I de la Grande-Bretagne ; 9 sont expédiés par bateau vers la Suède le 24 février mais ils arrivent trop tard pour cette guerre. On décide d'envoyer le solde par la voie des airs et 3 décollent d'Ecosse le 2 mars 1940 ; 2 arrivent en Finlande six jours après, le troisième s'écrasant en Norvège. Ils sont attribués au LLv 12 mais ils ne prennent part à aucune mission. La fin des hostilités bloque la livraison du solde. 33 Blackburn Roc I sont aussi prévus pour livraison à la Finlande et 4 atteignent l'Ecosse le 13 mars, jour de la cessation des hostilités ; aucun Roc n'est ensuite livré.

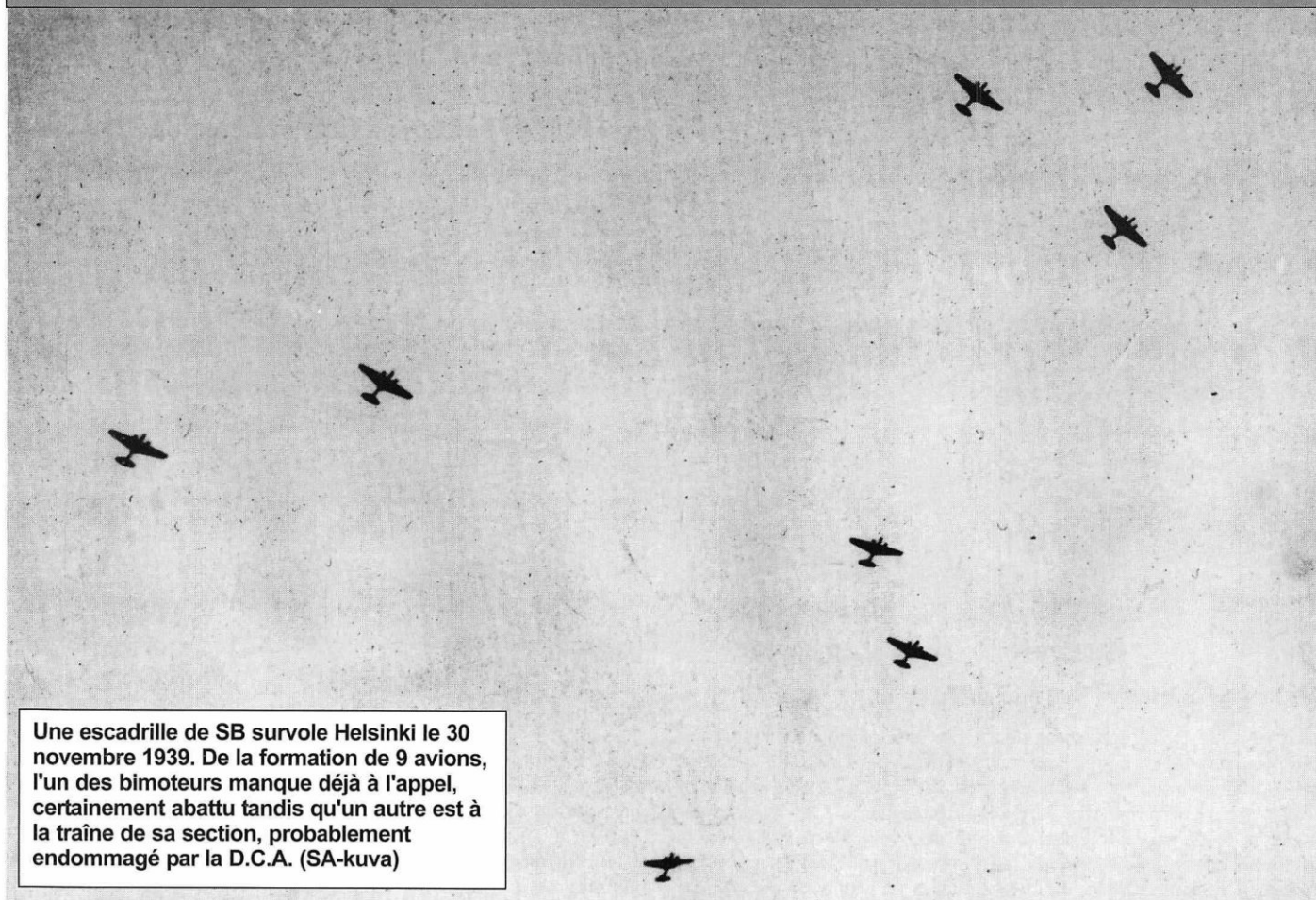
La France promet encore l'envoi de 46 chasseurs Koolhoven FK.58 et 62 bombardiers Potez 633. 12 de ces derniers sont réputés être arrivés en Grande-Bretagne le 13 mars mais ils ne vont pas plus loin.

Les difficultés de la France et de la Grande-Bretagne à s'équiper correctement font alors cesser toute livraison de matériel à la Finlande. Ces deux pays espéraient un élargissement du conflit au reste de la Scandinavie avant la capitulation de la Finlande mais cela ne sera guère le cas...

Deux Koolhoven FK.52 furent reçus, donnés par la Suède. Le KO-130 du LLv 36 est vu à Malmi-Helsinki le 3 mars 1940. (Aviation finlandaise)



LES OPÉRATIONS AÉRIENNES JOUR APRÈS JOUR : 30 NOVEMBRE 1939-13 MARS 1940



Une escadrille de SB survole Helsinki le 30 novembre 1939. De la formation de 9 avions, l'un des bimoteurs manque déjà à l'appel, certainement abattu tandis qu'un autre est à la traîne de sa section, probablement endommagé par la D.C.A. (SA-kuva)

Comme on l'a vu dans l'introduction, l'URSS débute son offensive contre la Finlande le 30 novembre au matin avec des moyens terrestres, aériens et navals. Le front principal se situe dans l'isthme de Carélie où s'élance la 7^e Armée soviétique (10 divisions) ; 5 divisions finlandaises lui font face. Entre le Lac Ladoga et Porajärvi, la 8^e Armée soviétique n'a que 2 divisions en face d'elle. Au nord, la situation est encore moins favorable aux Finlandais. Dans les directions de Kantalahti et Uhtua (9^e Armée) et à l'extrême nord, depuis Mourmansk où s'élance la 14^e Armée, seuls quelques bataillons indépendants s'opposent aux Soviétiques, à raison de 3 contre chacune des deux armées !

Sur mer, les unités de la Flotte de la Baltique, la flottille du Lac Ladoga et la Flotte du Nord protègent les flancs des armées soviétiques.

30 novembre 1939

Mettant en œuvre plus de 200 bombardiers, les Soviétiques bombardent plusieurs villes et bases aériennes du sud de la Finlande tandis que les chasseurs s'approprient le ciel de l'isthme de Carélie. Le mauvais temps empêche hélas les chasseurs du LeR 2 d'intervenir. Helsinki, capitale de la Finlande, fait partie des objectifs. A 11 h 36, une escadrille du 57 SBAP-KBF vient bombarder la base de Santahamina (près d'Helsinki), vide. Pendant ce temps, 6 DB-3 du 1^{er} AP cherchent les unités de la flotte finlandaise, notamment les cuirassés côtiers *Ilmarinen* et *Väinämöinen* ; les deux navires (avec d'autres unités) sont repérés à l'ouest de Hanko. Mais les bombes ne touchent pas les navires. Dans l'après-midi, 8 Ilyushin DB-3 du 1^{er} MTAP-KBF (1^{er} régiment de torpillage et de largage de mines de la Flotte de la Baltique) reviennent pour détruire les navires mais ces derniers ont quitté leur mouillage et les bimoteurs doivent se tourner vers l'objectif de réserve, c'est-à-dire les citernes à carburant et le port à l'ouest de la capitale. Plusieurs bombes tombent par erreur sur les habitations de la ville, tuant 91 civils, en blessant 36 autres sérieusement plus 200 légèrement.

Les Blenheim du LeR 4 décollent pour effectuer des reconnaissances mais ils doivent tous rebrousser chemin à cause du temps exécrable.



La ville d'Helsinki eut la surprise d'être bombardée le 30 novembre 1939. 91 civils furent tués et 200 autres blessés. La cible des bombardiers soviétiques n'était cependant pas la ville elle-même mais les installations portuaires et les dépôts de carburant à plusieurs kilomètres de là ! (SA-kuva)

1^{er} décembre 1939

Ce sont les avions du LeR I qui débutent les opérations aériennes. Tôt le matin, plusieurs Fokker décollent pour reconnaître l'avance des troupes des 7^e et 8^e Armées adverses, de chaque côté du Lac Ladoga. Les biplans effectuent, quand ils le peuvent, des bombardements sur les troupes russes. Mais cela n'est pas sans risque puisque le Fokker C.X FK-93 du LLv 12 est abattu par la D.C.A. à Kivennapa (isthme de Carélie). Le LLv 10 constitue la seule unité spécialisée dans le bombardement en piqué du LeR I. Pour cette raison, l'unité est sous placée sous les ordres du haut commandement. Il faut attendre trois semaines avant qu'une telle mission puisse avoir lieu !

Le premier contact en tre chasseurs a lieu à 11 h 45 ; 6 Polikarpov I-16 du 7 IAP surprennent une paire de Bulldog du LLv 26. Les deux avions sont vite séparés et le Sgt. Toivo Uttu se retrouve seul à combattre. Il touche un I-16 mais son biplan est rapidement endommagé et il s'écrase à Muolaanjärvi, blessé. La victime du Sgt. Uttu s'écrase dans le même secteur ; il s'agit de



Des Fokker D.21 du LLv 24 abbatirent ce Tupolev SB "12 rouge" à Lappee le 1^{er} décembre 1939. Il appartenait au 41 SBAP. (Aviation finlandaise)



Le Fokker D.21 FR-86 camouflé près des arbres à Utti le 1^{er} décembre 1939. L'appareil est affecté à la 2^e escadrille du LLv 24 et habituellement piloté par le 1^{er} Lt. Timo Tanskanen. Ce même jour, le 1^{er} Lt. Jaakko Vuorela, chef de l'escadrille, remporte la toute première victoire de l'unité aux dépens d'un SB du 24 SBAP. (SA-kuva)

la première victoire aérienne remportée au-dessus de la Finlande.

250 bombardiers soviétiques, sans escorte, effectuent de nombreuses missions, attaquant essentiellement les mêmes objectifs que la veille. Les Fokker D.21 du LLv 24 décollent par paires, emmenés par le Cne. Magnusson qui pilote son FR-99. Les chasseurs finlandais réalisent 59 sorties, revendiquant la destruction de 11 bombardiers dans le secteur Viipuri-Lappeenranta. Le 41 SBAP perd 8 bimoteurs Tupolev SB et le 24 SBAP trois autres. Le premier tombe peu après midi sous les balles du 1^{er} Lt. Jaakko Vuorela (FR-86), leader de la 2^e escadrille, et le dernier à 14 h 40, victime des tirs du 1^{er} Lt. Leo Ahola (cdt. la 5^e esc.) sur son FR-113. Vuorela revendique deux victoires ; les autres pilotes victorieux sont le Cne. Magnusson, les 1^{er} Lts. Eino Luukkanen et Jussi Rätty, le 2^e Lt. Pekka Kokko, les Sgts. Lasse Heikinaro, Lauri Nissinen, Lauri Rautakorpi et Kelpo Virta. Aucun rapport de combat n'existe car il n'y a aucun formulaire prévu à l'époque et il faut attendre trois semaines pour qu'un tel document soit disponible. Cependant, le Cne. Magnusson insiste pour que chacun des pilotes impliqués dans les combats rédige un rapport ; Magnusson écrit alors : « 1^{er} décembre, 14 h 10 à 14 h 45. Sommes avertis qu'une formation de bombardiers soviétiques approche d'Imatra et décollons. Nous interceptons la formation au-dessus d'Imatra. J'attaque l'avion volant à l'extrême droite du groupe, le touchant au fuselage. Mon tir ne semblant avoir aucun effet, je vise le moteur droit qui commence à fumer après quelques rafales.

Je dois interrompre mon attaque car l'avion placé à gauche de



Le commandant du LLv 24, le Cdt. Gustaf Magnusson, pendant le discours le jour de l'Indépendance à Immola, le 6 décembre 1939. (Ilmari Juutilainen)

Le 1^{er} Lt. Jussi Rätty, sur le FR-115 du LLv 24, abattu de SB "9 jaune" du 41 SBAP près d'Imatra le 1^{er} décembre 1939. (Aviation finlandaise)



L'épave du SB-2M-103 "4 bleu" (n°11-220) de la 3^e escadrille du 24 SBAP ; cet avion fut abattu par la D.C.A. finlandaise le 1^{er} décembre 1939, après un bombardement de la gare de Viipuri.



Le SB "8" (n°20-203) de la 3^e escadrille du 35 SBAP s'est écrasé à Munkkiniemi, dans la banlieue d'Helsinki le 1^{er} décembre 1939, après avoir été touché par la D.C.A. L'équipage fut tué. (SA-kuva)

mon objectif a ralenti, se trouvant ainsi à 70 m sur ma gauche et son mitrailleur ne cesse de tirer. Je ralentis, me place derrière lui et le descend en flammes. L'avion s'écrase en feu.

Notre unité n'ayant d'autres munitions que des balles normales et traçantes, la consommation en était importante. 1200 coups utilisés. Mon avion personnel FR-99. »

Ce premier combat montre que les tactiques apprises et utilisées sont efficaces ; les pilotes en sont d'autant plus convaincus que leur chef prend part aux combats à leurs côtés..

La première perte du LLv 24 est tragique. La D.C.A. de Viipuri abat malencontreusement le FR-77, tuant le Sgt. Matti Kukkonen. Le De Havilland Moth MO-111, appareil de servitude de l'unité, est détruit par une bombe à Immola et brûle.

Les deux groupes du LeR 4 sont actifs et peuvent effectuer leurs premières missions. Les appareils du LLv 44 reconnaissent, en deux missions, les mouvements de la 9^e Armée en direction de Repola-Lentiera. Trois Blenheim I du LLv 46 bombardent une colonne motorisée à Säämäjärvi, perdant le BL-110 sur le chemin du retour à cause du mauvais temps.

Côté soviétique, le 57 SBAP-KBF perd 5 de ses bombardiers SB au cours des attaques effectuées contre Suursaari dont 3 sont endommagés par leurs propres bombes, larguées à trop basse altitude. Le 35 SBAP envoie plusieurs SB bombarder Helsinki et la D.C.A. parvient à abattre l'un d'eux. Le bimoteur du Commissaire Ivan Blagochnikov s'écrase dans la banlieue de Munkkiniemi, tuant tout son équipage.

2 décembre

Loin dans le nord, l'attaque de la 14^e Armée vers Petsamo (Pechenga pour les Russes) est repoussée. Dans l'isthme de Carélie, les troupes finlandaises de l'avant se replient sur la ligne de défense principale. Le temps est très mauvais et la plupart des missions de l'aviation doivent être annulées. Le LLv 14 perd d'ailleurs le C.X FK-102 dans un accident causé par une tempête de neige. Le mauvais temps va ainsi clouer au sol les chasseurs du LLv 24 pendant presque trois semaines.

Pendant ce temps, les Finlandais amènent des troupes à Åland. Les appareils du LLv 36 et les garde-côtes escortent les transports amenant des troupes depuis Turku pendant trois jours.

3 décembre

Le mauvais temps continue et quelques missions de reconnaissance seulement peuvent avoir lieu. Le LLv 16 reçoit l'ordre du 4^e Corps d'Armée de bombarder de nuit ou à l'aube les chars ennemis de la 8^e Armée, qui viennent de rompre les lignes à Suvilahti. Un seul char est aperçu, avec beaucoup d'infanterie mais les Fokker C.X ne peuvent rester bien longtemps sur place à cause de la puissante D.C.A. ; l'appareil de tête de la formation revient avec 20 impacts de balles !

C'est également le 3 décembre que sont capturées les îles de Lavansaari, Suursaari.



La 3/LLv 12 à Suur-Merijoki, base du LeR 1, début décembre 1939. On distingue les FK-99, 100, 101 et 104. (Aulis Bremer)

4 décembre

Seulement 8 missions de reconnaissance peuvent être effectuées sur l'isthme de Carélie. Le mauvais temps empêche le bombardement par le LLv 12 des chars observés à Suolajärvi. Le C.X FK-101 percute des arbres par manque de visibilité et s'écrase.

5 décembre

La 8^e Armée soviétique avance jusqu'à Suojärvi ; le Détachement Talvela est mis sur pied pour reprendre le terrain perdu.

6 décembre

Dans l'isthme de Carélie, la 7^e Armée repousse les Finlandais jusqu'à la Ligne Mannerheim et commence la traversée de la rivière Vuoksi plus à l'est. C'est le début de durs combats qui vont se dérouler pendant trois semaines dans ce secteur. Le même jour, le LLv 16 perd le Ripon RI-143 au cours d'une mission de reconnaissance sur Ägläjärvi.

Le Cdt. Raoul Harju-Jeanty arrive à Utti et y prend le commandement du LLv 26. Il commence immédiatement à préparer la venue du nouvel équipement de l'unité, le Fiat G.50. Le jour même, le LLv 44 et ses Blenheim s'envolent pour Joroinen qui devient la nouvelle base du groupe.

Côté soviétique, le mauvais temps ne permet pas non plus la réalisation de nombreuses missions. Un chasseur du 49 IAP se permet même le luxe d'abattre un hydravion MBR-2 de la 71 OAE (escadrille d'observation maritime) dont un seul membre d'équipage, blessé, réchappe.

7 décembre

Au nord du Lac Ladoga, l'avance de la 8^e Armée atteint 50 km vers Uomaa sur la côte et vers Kollaa et Tolvajärvi plus au nord. Elle n'ira pas plus loin ! Plus au nord, la 9^e Armée confirme sa poussée sur Suomussalmi et de durs combats se déroulent à Salla. Le QG du LeR 4 est également transféré à Joroinen, rejoignant le LLv 44.

8 décembre

L'absence de la chasse soviétique permet aux avions du LeR 1 d'effectuer les missions de reconnaissance requises des deux côtés du lac Ladoga.

Ce jour, est créé le LLv 28, une unité de chasse, commandée par le Cdt. Niilo Jusu. Le nouveau groupe est basé à Säkylä, au sud-ouest de la Finlande, où elle se prépare à accueillir ses avions, des MS.406 donnés par la France.

Le LeR 4, plus au nord, réalise des missions de reconnaissance grâce à l'absence de chasse soviétique ainsi que des raids sur les colonnes ennemies.

9 décembre

Le LeR 1 commence ses opérations nocturnes de bombardement sur les camps soviétiques, opérations qui sont une réussite. Dans l'aviation de chasse, le Détachement Vuorela (13 D.21) est mis sur pied par le LLv 24 qui transfère une escadrille d'Immola et une autre de Suur-Merijoki à Lappeenranta ; une troisième escadrille gagne Mensuvaara avec les Bulldog du LLv 26.

Une escadrille du LLv 46 arrive en renfort à Joroinen afin de fournir un appui supplémentaire pour les combats au nord du lac Ladoga.

10 décembre

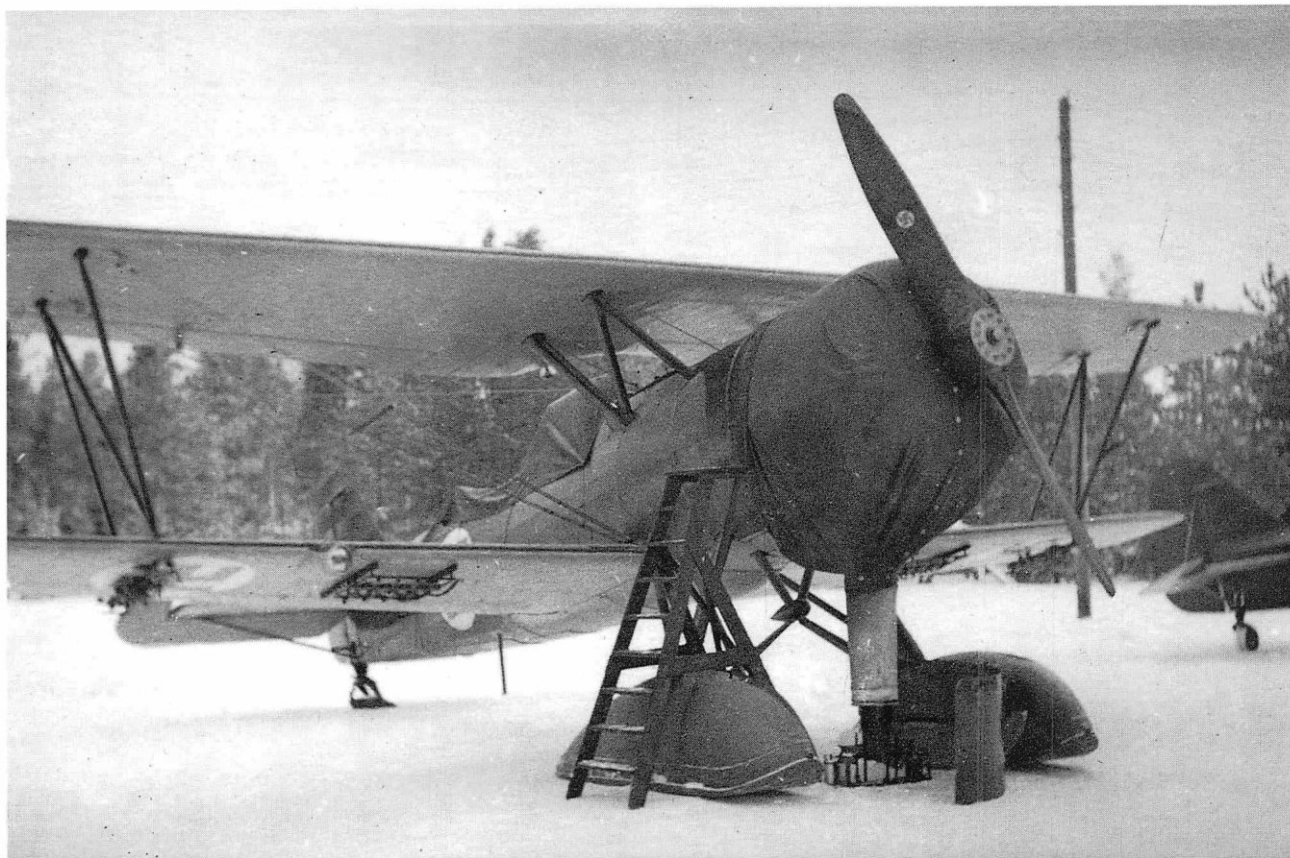
Les Ripon du LLv 36 sont rassemblés à Kallvik, près d'Helsinki.

11 décembre

Toujours le mauvais temps, qui ne permet que l'exécution de quelques missions de reconnaissance...



Le RI-152 du LLv 36 à Kallvik le 3 novembre 1939 pendant les manoeuvres. ON remarque la peinture vert olive grossièrement appliquée. Cette unité effectua de nombreuses patrouilles anti-sous-marines au-dessus du Golfe de Finlande jusqu'à ce qu'il soit gelé. (Aviation finlandaise)



Le FK-100 de la 3/LLv 12 à Suur-Merijoki, début décembre 1939. Cet appareil était celui du 1^{er} Lt. Aulis Bremer, commandant l'escadrille. Les C.X du LLv 12 sont quasiment les seuls à voler et ils harassent les colonnes soviétiques à basse altitude. (Aulis Bremer)

12 décembre

Le Détachement Talvela stoppe l'avance de la 8^e Armée soviétique puis contre-attaque à Tolvajärvi, occasionnant de lourdes pertes aux troupes ennemies.

A l'ouest de l'isthme de Carélie, deux missions de reconnaissance armées du LLv 12 sèment la panique au sein d'une colonne motorisée soviétique.

Le LLv 36 gagne Malmi, où les avions sont équipés de trains à roues ou de skis ; la pénurie d'avions amène la dissolution des escadrilles qui sont amalgamées en une seule. Pour la chasse au sous-marin, une paire de Ripon est détachée à tour de rôle à Turku, Pori et Maarianhamina.

13 décembre

La seule unité à faire voler ses avions est la LLv 36, qui effectue une patrouille anti-sous-marine dans le Golf de Bothnie.

14 décembre

Les Blenheim I du LLv 44 exécutent quelques missions de reconnaissance au profit du Détachement Talvela. Un bimoteur est endommagé au cours d'un atterrissage forcé et un autre se retourne à cause de la neige !



Le BL-105 de la 3/LLv 44 fut atteint par la D.C.A. le 14 décembre 1939. Le Sgt. Olof Vestermarck ramena l'appareil mais l'atterrissage à Värtsilä se termina assez mal ! (Aviation finlandaise)

→ Blenheim I



Un C.X du LLv 12 à Konnunsuo le 2 janvier 1940 ; l'unité gagne ce terrain le 18 décembre 1939. L'avion est parqué dans un abri provisoire en bois. (Aviation finlandaise)

15 décembre

La 7^e Armée essaie de percer les défenses finlandaises à l'est de l'isthme de Carélie, à Taipale mais les troupes russes sont refoulées. Le LeR I est la seule unité à effectuer ses missions de reconnaissance, des deux côtés du lac Ladoga.

16 décembre

C'est une nouvelle fois les Fokker du LeR I qui volent sur l'isthme de Carélie et au nord du lac Ladoga.

17 décembre

La 7^e Armée tente sa troisième attaque dans l'isthme de Carélie, dans le secteur de Summa-Läde. En quatre jours, les troupes finlandaises repoussent l'ennemi, revendiquant entre autres la destruction de 58 chars !

Le temps est toujours aussi mauvais, limitant les interventions de l'aviation ; seul le LLv 16 effectue une mission de reconnaissance sur l'extrême nord depuis le terrain de Rovaniemi.

18 décembre

Le LLv 12 gagne le terrain de Konnunsuo. Une paire de C.X du LLv 14 doit renoncer à une mission de reconnaissance à cause de la présence de chasseurs soviétiques à l'est de l'isthme de Carélie ; deux autres C.X parviennent à exécuter leur mission mais à la fin de celle-ci, ils sont pris en chasse par des appareils ennemis. L'observateur, le 2^e Lt. Paavo Kahla, rapporte la mission : « A 09 h 25, apercevons 5 chars à Luukkolanmäti, se dirigeant vers le sud. Aucun trafic sur la route Petäjäjärvi-Rautu. A 09 h 40, 25 à 30 chars vus à Mustlanmäki en direction du sud. A Kuninkaanselkä, une trentaine d'hommes campent. 6 camions sur la route Rautu-Palkeala en route vers le sud-est. Aucun trafic visible sur la route Riiska-Kiviniemi. A Kellostenmäki, des troupes nous tirent dessus depuis des tranchées ; idem à Rajaharju. A A Röykkylä, un groupe de soldats campe et notre pilote leur tire dessus.

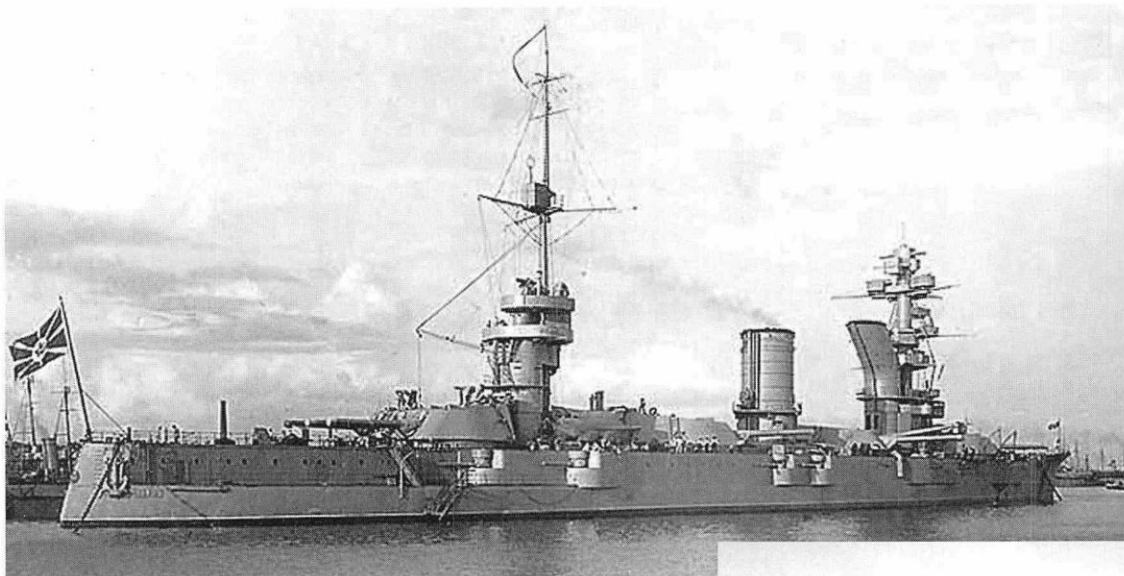
A 10 h 10, 3 chasseurs I-15 nous interceptent à Noitermaa alors que je m'apprête à lancer les tracts. Le trio approche par l'avant et en-dessous, effectuant un large virage en nous tirant dessus. Après sa passe, le chasseur à l'extrême droite effectue un Immelmann pour poursuivre son attaque tandis que les deux autres viennent face à nous. Le Sgt. Perälä ouvre les gaz et évite la collision en virant à droite et en grim pant vers un nuage. Lorsque nous sortons du nuage, l'ennemi a disparu. Altitude du combat 300 m. Aucun impact sur notre appareil. Les traçantes sont passées au-dessus, manifestement une déflexion trop importante. »

Le même jour, les avions de la Flotte de la Baltique bombardent le fort de Saarenpää pour y détruire les pièces d'artillerie. Six I-15bis effectuent une attaque au sol des batteries anti-aériennes. Ils seront suivis par 13 autres attaques successives, effectuées par un total de 44 chasseurs et 22 bombardiers des VVS-KBF. Un I-15bis du 5 IAP est abattu tandis que plusieurs autres appareils sont endommagés. Le cuirassé *Okyabrskaya Revoluciya* et plusieurs contre-torpilleurs (CA N.N. Nesvitskiy) participent à l'action. L'artillerie finlandaise ouvre le feu la première à 13 h 45, le cuirassé soviétique lui répondant peu après. L'échange de feu se prolonge jusqu'à 15 h 05. Les avions du LLv 10 reçoivent l'ordre de bombarder en piqué les navires soviétiques mais les C.X arrivent sur place après le départ de la flotte ennemie. Les chasseurs du LLv 24 effectuent une trentaine de sorties mais le mauvais temps empêche toute interception. Les Blenheim du LeR 4 effectuent plusieurs missions à un seul appareil contre le dépôt de ravitaillement et les colonnes ennemies à Suojärvi.

A cette date, les VVS-KBF reçoivent l'ordre de s'en prendre aux ports finlandais de Turku, Rauma et Vaasa à partir du lendemain.

Le FK-78 du LLv 10 lors d'une exposition à Suur-Merijoki le 28 avril 1938. La charge offensive consiste en 2 bombes de 50 kg et 8 de 25 kg. C'est avec de tels projectiles que les C.X de l'unité devaient aller bombarder en piqué les navires soviétiques. (Aviation finlandaise)





Le cuirassé soviétique Marat, de la Flotte de la Baltique, qui effectua des bombardements contre les batteries côtières finlandaises.



Le Sgt.c. Lauri Nissinen pose dans son Fokker. Il volait avec la 5/LLv 24. Nissinen devint un as et fut décoré de la Croix de Mannerheim. (Kari Stenman)



Le I-16 Type 6 du Cdt. G.P. Gubanov, commandant de la 13 OIAE des VVS-KBF, portait la mention " Liberté pour les opprimés " sur le côté droit, peinte le 30 novembre 1939.



Y.I. Antonov est le commandant en second du 25 IAP, un régiment attaché à la 7^e Armée. Il sera nommé Héros de l'Union Soviétique pour sa fonction de commissaire politique de l'unité.

19 décembre

Le mauvais temps et particulièrement les chutes de neige s'arrêtent enfin ! L'activité aérienne augmente donc de façon importante. Le fort de Saarenpää est en particulier la cible de nombreuses attaques aéronavales soviétiques. Le cuirassé *Marat*, venu de Kronstadt, vient bombarder l'artillerie côtière du fort. 136 coups de 305 mm sont tirés par le cuirassé en un peu plus d'une demi-heure. La batterie finlandaise répond en tirant 35 coups de 254 mm. La visibilité n'étant guère favorable, les dégâts ne sont guère importants. L'aviation soviétique soutient l'opération en protégeant le cuirassé : 1 MBR-2 corrige le tir du navire, protégé par des I-16 et Saarenpää est attaqué par 52 chasseurs et 35 bombardiers qui larguent plus d'une centaine de tonnes de bombes. La D.C.A. finlandaise parvient à endommager 6 I-15bis et I-16 de la 13 OIAE (escadrille de chasse indépendante).

Les VVS-KBF attaquent d'autres forts côtiers finlandais ; 19 MBR-2 s'en prennent aux forts de Kilpisaari et Pukkio et 5 DB-3 la batterie de Torsaari.

Côté finlandais, l'activité aérienne est aussi plus importante. Le LLv 16 envoie le Ripin RI-141 en reconnaissance vers Ägläjärvi mais il n'en revient hélas pas. Le LLv 12 achève quant à lui son transfert sur le terrain de Konnunsuo. Mais le C.X FK-95 est abattu par des chasseurs du 25 IAP au-dessus de l'isthme de Carélie.

Le LLv 24 effectue 58 sorties sur le front de l'isthme de Carélie ce jour, engageant l'aviation adverse en 22 occasions entre 10 h 50 et 15 h 20. Les Soviétiques perdent 7 SB (dont 6 du 44 SBAP) et 5 DB-3 d'autres régiments. Le Sgt. Virta est cependant le premier à entrer en action, contre des chasseurs du 25 IAP, comme il le rapporte : « J'étais ailier d'une patrouille triple en surveillance au sud-est de Viipuri ; à 10 h 10, nous apercevons 9 I-16 en avant et 500 m plus bas. Les chasseurs ennemis décrivent un large cercle, reprenant de l'altitude. Nous faisons de même. Le Sgt. Nissinen passe à l'attaque en piquant tandis que je reste avec le soleil dans le dos.

J'attaque alors un avion ennemi un peu éloigné des autres et tire de courtes rafales à 50 m ; les traçantes semblent faire mouche mais sans occasionner de

dégâts. Je répète alors mon attaque et tire sur l'arrière de très près ; le chasseur ennemi prend feu après deux rafales et je dégage. Un bref regard alentour mais je ne vois aucun avion ami.

Un peu plus tard, je m'en prends à un troisième avion. Je lui décroche de courtes rafales de 50 à 20 m. Nos deux appareils piquent alors à 45°. L'avion ennemi commence à émettre une fumée blanche et pique presque à la verticale. Trois chasseurs ennemis me poursuivent ; je tire le manche, redresse l'avion puis tire sur l'un des chasseurs adverses venant sur moi. Je termine sous les I-16, pique jusqu'au ras du sol et revient au terrain.

Le combat débuta au nord du Lac Muolaanjärvi à 10 h 15 et se termina au nord du Lac Suulajärvi à 10 h 25. J'ai utilisé 650 cartouches. La mitrailleuse de l'ailé droite est hors service. Avion personnel FR-84. »

Les troupes au sol témoignent de la perte des deux avions et Virta est ainsi crédité de deux victoires. Le secrétaire du LLv 24 interviewe tous les pilotes qui combattent ce jour-là et rédige un rapport. Le témoignage du 1^{er} Lt. Per-Erik Sovelius (FR-92) est ainsi rapporté : « Le 19.12.39, de 09 h 55 à 11 h 05, durant une patrouille de combat, je commande la 3^e paire, ayant le Sgt. Ikonen comme ailier. Nous décollons sur alerte. Je survole le secteur d'Antrea lorsque la radio signale 45 ; je me dirige alors vers le sud-ouest. Non loin de Kämärä, j'aperçois une formation de 7 bimoteurs SB que je décide d'attaquer. Les SB volent alors vers le sud-ouest puis prennent la direction du sud. Nous ne les rattrapons pas mais nous apercevons trois autres SB volant quasiment dans la même direction.

Le Sgt. Ikonen se place derrière l'avion de droite, tire et le descend en flammes à quelque 2000 m au-dessus de Kipinola. J'essaie d'aller me placer derrière l'avion de gauche mais ma vitesse n'est pas assez élevée. J'observe alors trois autres SB volant vers le sud-ouest, essaie de les poursuivre mais les perd. Ils lancent des tracts.

Pendant la poursuite, j'aperçois une nouvelle fois 3 SB un peu plus bas, volent vers le sud-ouest. Je prends l'ailier gauche pour cible et tire sur l'arrière du fuselage, mettant le mitrailleur arrière hors de combat. Je tire ensuite sur le moteur gauche qui émet bientôt de la fumée et prend feu. L'avion tombe sur la droite et plonge vers la mer, près de Seivästö, à environ 10 km de la côte.

Je tire ensuite sur l'ailier droit et son moteur droit fume ; il demeure cependant avec le leader en formation. J'effectue le vol retour à 3000 m d'altitude et à environ 5 km à l'intérieur du pays, j'observe des explosions d'artillerie. Sur la rive sud du Lac Muolaanjärvi, 2 I-16 me surprennent, venant du soleil ; je me réveille lorsque les balles claquent sur mon avion. Je vire instantanément sur eux mais note rapidement que le I-16 manœuvre mieux que le Fokker. J'essaie de serrer mes virages mais je ne parviens qu'une seule fois à placer un I-16 dans mon collimateur, tirant une courte rafale. Je m'aperçois qu'une seule de mes mitrailleuses a encore des munitions. Après un virage serré, je perds le contrôle de mon avion qui part en vrille. Je tente plusieurs manœuvres pour en sortir et échapper à mes poursuivants ; ce n'est que près du sol que j'y parviens. Je me trouve alors aux environs de Heinjoki.

Les deux I-16 attaquent simultanément et en ordre et afin d'éviter une collision, ne se placent pas derrière moi, tirant avec une légère déflexion. A en juger par les traçantes, ils tirent sans arrêt, même quand mon avion n'est pas dans leur viseur. Au retour, je constate deux impacts, l'un dans la queue et l'autre qui

Le commandant en second de la 4/LLv 24 était le 1^{er} Lt. Per-Erik Sovelius. On le voit ici devant son FR-92 sur lequel il remporta 6 victoires pendant la Guerre d'Hiver. (Kari Stenman)



est passé par la trappe du logement de la bouteille d'air comprimé et sorti par le bas du fuselage. »

Le LeR 4 effectue 8 sorties de reconnaissance et de bombardement au nord-est du Lac Ladoga. Pour la première fois, des formations de chasse ennemies plus nombreuses sont aperçues ; la vitesse des Blenheim est cependant suffisante pour leur échapper.

20 décembre

Les VVS-KBF attaquent les ports de Turku, Vaasa et Rauma. Dans le premier, les bombardiers soviétiques revendiquent la destruction du vapeur SS Leo et incendient les citernes de carburant. Cependant, le Leo ne sera coulé que le 1^{er} janvier suivant. Le LeR 1 exécute ses habituelles missions de reconnaissance sur l'isthme de Carélie. Les bombardements nocturnes sur les cantonnements ennemis se poursuivent également.

Le LLv 24 ajoute 2 chasseurs et un bombardier à son palmarès, tous au-dessus de l'isthme de Carélie. La présence accrue de la chasse soviétique contraint les Blenheim du LeR 4 à opérer plus souvent à l'aube ou à la nuit tombante. Le BL-106 du LLv 46 est pris en chasse par 3 I-16 au-dessus de Salmi ; le mitrailleur parvient à abattre l'un d'eux, remportant la première victoire dans sa spécialité.



Ce Polikarpov U-2 atterrit à Tolvajärvi (Carélie) le 20 décembre 1939. (Aviation finlandaise)



Maintenance en plein air pour ces personnels du 1 AP. On imagine aisément les problèmes que pouvait poser le manque d'abri par les températures polaires de cet hiver 1939-1940 !

colonne ennemie à Perkjärvi. Un camion est incendié et la colonne dés-organisée. Le QG conserve l'unité en réserve. Le LLv 12 effectue 6 missions de bombardement sur la ligne de chemin de fer Viipuri-Leningrad, attaquant aussi la gare de Perkjärvi. Les chasseurs du 7 IAP ne sont toutefois pas loin et ils parviennent à abattre le FK-96 près de Johannes.

Les Fokker du LLv 24 augmentent encore leur palmarès, aux dépens du 44 SBAP qui perd 6 SB au-dessus de l'isthme de Carélie vers 11 h 00. Le 1^{er} Lt. Sarvanto remporte ainsi 2 victoires sur son FR-97. Magnusson raconte ainsi son combat aux commandes du FR-99 ce jour : « Le Sgt. Kinunen, couvrant le flanc gauche, aperçoit 9 SB au-dessus de Vuoksenranta. Je le suis mais il me prend sans doute pour un I-16, redressant net son chasseur. Je poursuis vers la formation ennemie et la rattrape au-dessus de Kiviniemi. Je prends pour cible le dernier sur la gauche. Je tire en premier sur le moteur droit qui commence à fumer puis sur le gauche qui prend feu ; l'avion commence à perdre de l'altitude.

Tactiquement, la formation ennemie est très au point ; les avions abaissent leurs trains simultanément pour perdre de la vitesse et le plus proche de ma cible abaisse sa vitesse pour essayer d'offrir la meilleure position de tir au mitrailleur arrière. A 12 h 00, le SB heurte le sol à Lempaalanjärvi. »

21 décembre

L'offensive aérienne contre les ports finlandais se poursuit. 5 DB-3 du 1 AP s'en prennent à la gare de Turku. Les bombardiers des VVS-KBF attaquent également Hanko, Turku, Rauma et Pori. A Turku, des projectiles endommagent le chantier naval de Crichton-Vulcan ainsi que des dépôts. Tampere est également attaqué par 8 SB du 35 SBAP. Le LLv 24 effectue jusqu'à 62 sorties d'interception ce jour-là, abattant 3 DB-3 au-dessus de l'isthme de Carélie.

Devant la recrudescence des attaques russes, deux unités du LeR 1 changent de terrain par précaution. En soirée, deux missions de bombardement sont réalisées.

La batterie d'artillerie côtière de Kilpisaari est plusieurs fois attaquée durant la journée, par des hydravions MBR-2.

22 décembre

Le mauvais temps revient et seul le LLv 14 peut effectuer une mission de reconnaissance, sur la partie orientale de l'isthme de Carélie.

23 décembre

L'amélioration de la météo fait aussitôt sortir les avions des deux camps ! Le LLv 10 envoie 7 de ses Fokker C.X attaquer en piqué une

21 engagements ont lieu et les combats entre chasseurs permettent encore d'abattre 2 I-16 du 7 IAP et 2 du 64 IAP. Les deux premiers sont crédités au Sgt. Pentti Tilli (FR-103) et les deux autres au 1^{er} Lt. Urho Nieminen et au 2^e Lt. Heikki Ilveskorpi. Le FR-111 est cependant touché et le Sgt. Tauno Kaarma est blessé lors de l'atterrissage en catastrophe.

Le Ripon RI-155 du LLv 36 est envoyé photographier la base aérienne soviétique de Paldiski, en Estonie en plein jour. Les I-153 du 5 IAP décollent de ce terrain et n'ont aucun mal à abattre le lourd biplan.

24 décembre

Le LLv 16 perd le Junkers K.43 JU-126, abattu par des chasseurs. La chasse soviétique essaie d'être présente en permanence sur la zone des combats, rendant les missions de jour trop dangereuses pour les avions de reconnaissance et de bombardement. Ces derniers doivent donc se résoudre à effectuer leurs missions dans la pénombre, à l'aube ou en fin d'après-midi. La chasse finlandaise n'est pas épargnée, à cause de son infériorité numérique et les pilotes du LLv 24 estiment que les missions sont de plus en plus dangereuses. Le LeR 4 effectue 10 bombardements dans le secteur de Säämäjärvi, au nord du Lac Ladoga.

Une nouvelle fois, Turku, Hanko et d'autres objectifs sont bombardés par les Soviétiques.

- Ce Polikarpov I-15bis
- était piloté par le
- Lt. Ya-A. Andreev
- de la 4^e escadrille du
- 19 IAP (VVS 9^e Armée)
- lorsqu'il effectua un
- atterrissage forcé le 24
- décembre 1939 sur le
- Lac gelé d'Oulunjärvi.
- Il devint VH-11 dans
- l'aviation finlandaise.
- (Aviation finlandaise)
-





Le Détachement Luukkanen fut formé à partir de la 3/LLv 24 ; ses pilotes sont photographiés le 25 décembre 1939 à Värtsilä. De g. à d. au premier rang, le Sgt. Ilmari Juutilainen, le Sgt.c. Pentti Tilli, le 1^{er} Lt. Tatu Huhanantti, le 1^{er} Lt. Eino Luukkanen et le 1^{er} Lt. Jorma Sarvanto. (Ilmari Juutilainen)

25 décembre

Les troupes finlandaises ont stoppé, dans tous les secteurs, l'avance des troupes soviétiques ; une situation relativement stable débute ainsi, qui va durer cinq semaines. Le froid extrême, avec des températures descendant souvent en dessous de -30° et parfois même sous -40° , ne favorisent guère les offensives des Russes.



Décollage d'un SB des VVS de la 7^e Armée, sur roues, malgré la neige, pendant la Guerre d'Hiver. Il porte sous la voilure la bande noire d'identification rapide destinée à éviter les méprises de la D.C.A. amie. Cette mesure fut ordonnée par le commandant de la 7^e Armée le 21 décembre 1939.

Malgré tout, dans les airs les combats se poursuivent. 25 SB des VVS-KBF vont essayer de détruire une nouvelle fois les cuirassés garde-côtes finlandais. Ces derniers ont levé l'ancre à 08 h 30 et naviguent entre les îles Åland et Turku, avec 4 patrouilleurs. Une heure après, 3 SB sont aperçus et pris pour cibles par les canons de 105 mm des navires, revendiquant deux d'entre eux. En début d'après-midi, 3 autres SB attaquent le *Väinämöinen* tandis que tous les autres concentrent leur bombardement sur le *Ilmarinen*. Plusieurs bombes manquent de peu le navire qui déplore un marin tué et 5 autres blessés. Mais les deux navires échappent une nouvelle fois à la destruction.

Les bombardiers soviétiques attaquent également Turku, Tampere, Lahti. Sur le front de l'isthme de Carélie, les D.21 du LLv 24 détruisent 2 SB du 6 DBAP (régiment de bombardement à long rayon d'action). La 3./LLv 24 est renforcé pour former le Détachement Luukkanen qui est transféré à Värtsilä, en soutien aux troupes opérant sur la rive nord du Lac Ladoga. L'unité ne perd pas de temps et ses pilotes abattent bientôt 4 SB du 18 BAP ; le 1^{er} Lt. Jorma Karhunen (FR-112) et le Sgt. Toivo Vuorimaa (FR-93) sont ainsi crédités de deux victoires chacun.

Les DB-3 et SB des VVS-KBF et VVS de la 7^e Armée, bombardent une nouvelle fois Saarenpää ; il semble que l'un des SB soit abattu par un coup direct de la D.C.A.



Le 1^{er} Lt. Jorma Karhunen (futur as et récipiendaire de la Croix de Mannerheim), décolle aux commandes du FR-112 depuis Joutseno en décembre 1939. Karhunen est alors le commandant en second de la 1/LLv 24. (K. Stenman)

26 décembre

Les bombardements de routine ont lieu sur Turku, Hanko, Koivisto et Ekenäs. Au sol, la 9^e Division finlandaise détruit complètement une division de la 9^e Armée soviétique dans le secteur de Suomussalmi. Les chasseurs du LLv 24 réalisent jusqu'à 50 sorties mais les chasseurs soviétiques les évitent soigneusement.

27 décembre

Le LeR 1 poursuit ses missions de harcèlement nocturnes contre les troupes ennemies dans l'isthme de Carélie. Le 2 SBAP perd deux de ses SB. Aux commandes du D.21 FR-110, l'Adj. Viktor Pyötsiä abat 2 Polikarpov I-15bis au nord du Lac Ladoga.

Cette journée s'avère être la plus active de ce mois pour le LeR 4. Sept sorties sont effectuées sur le secteur de Tulemajärvi-Käsnäselkä, les Blenheim photographiant la ligne de front et bombardant quelques objectifs. Le LLv 46 étend sa mission de reconnaissance sur Kiantajärvi et le Cne. Olli Kepsu bombarde deux fois avec ses 3 avions une colonne motorisée soviétique dans le secteur d'Illomantsi ; de nombreux coups au but sont enregistrés parmi les camions. Kepsu relate ainsi sa mission : « A 14 h 45-14 h 50, nous bombardons le village de Valasmo à l'est de Porajärvi, avec trois avions (BL-112, 106 et 108) ; l'objectif étant constitué de 30-40 camions parqués sur la route entre les maisons. Altitude de bombardement, 800 m. Coups au but sur le village et la colonne. Deux maisons volent en éclats et le secteur se couvre de fumée. Il y a plein de troupes à Porajärvi et une mitrailleuse antiaérienne sur la glace. Dans les bois, à l'est du lac de Kinnasjärvi, de nombreuses troupes campent sur la route, avec de nombreux camions. Nos avions se font plusieurs fois tirer dessus. Trois grands incendies causés par nos bombes à Porajärvi. »

Deux Ripon du LLv 36 doivent bombarder le phare de Ruuskeri, à l'ouest de Suursaari. Cependant, il semble que les deux appareils bombardent par erreur le phare de Vaindloo (30 km au sud-ouest de Suursaari) mais en territoire estonien ! Le gouvernement estonien proteste d'ailleurs officiellement pour cette violation de son espace aérien et cette attaque délibérée de son territoire.

28 décembre

Immola est la cible répétée des bombardiers soviétiques et le QG du LLv 24 est transféré avec deux des escadrilles à Joutseno. Contre les bombardements de Turku, les Finlandais n'ont d'autre choix que de déplacer un détachement de 5 Bulldog IV A (un sixième suit peu après) sur le lac gelé de Littoinen.

29 décembre

Le temps devient réellement mauvais, limitant de fait l'activité aérienne. Seules quelques missions peuvent être effectuées par les unités des deux camps. Cela n'empêche pas les avions des VVS-KBF de bombarder Koivisto, Tiurinsaari et les batteries de Konevitsa.

30 décembre

Le mauvais perdure. Côté finlandais, l'activité aérienne se limite à deux missions de reconnaissance réalisées par les C.X du LLv 12, au-dessus de la partie occidentale de l'isthme de Carélie. Turku est attaquée par des SB des VVS-KBF.

31 décembre

En ce dernier jour de l'année 1939, l'activité aérienne reprend un peu. Au LLv 24, le Sgt. Ilmari Juutilainen (sur le FR-106), du Détachement Luukkanen et futur as aux 94 victoires, détruit un Polikarpov I-16 qui s'était mis dans queue du Fokker du 1^{er} Lt. Karhunen ; le combat a lieu sur la rive nord du Lac Ladoga. Le bilan pour le LLv 24 à la fin de ce premier mois de guerre est assez impressionnant, surtout si l'on pense au très mauvais et à l'activité relativement réduite de l'unité. Le « tableau de chasse » montre 54 victoires contre un unique Fokker D.21 perdu et un autre endommagé. Malheureusement, le petit nombre de chasseurs disponibles, s'il a permis d'intercepter les avions ennemis au-dessus de l'isthme de Carélie, empêche de contrer les bombardements sur le sud du pays.

Les villes de Kotka, Tampere, Turku sont encore bombardées, tout comme Hanko, Koivisto et Vaasa, principalement par les SB des VVS-KBF. Peu à peu, les Soviétiques amènent des renforts aériens, tels les DB-3 du 53 DBAP qui arrivent en Estonie, pour être plus près des objectifs.



La 9^e Armée soviétique essaya d'avancer en Finlande en partant de la Mer Baltique. Dans le secteur de Suomussalmi-Raate, la 9^e Division finlandaise détruisit totalement cette armée pendant la première semaine de janvier 1940. Le matériel capturé était très important, comme l'attestent ces photos. (SA-kuva)



Des pilotes du LLv 24 à la cantine d'Immola en décembre 1939. L'homme aux yeux grand ouverts est Viktor Pyötsiä, as aux 7 1/2 victoires de la Guerre d'Hiver. (SA-kuva)



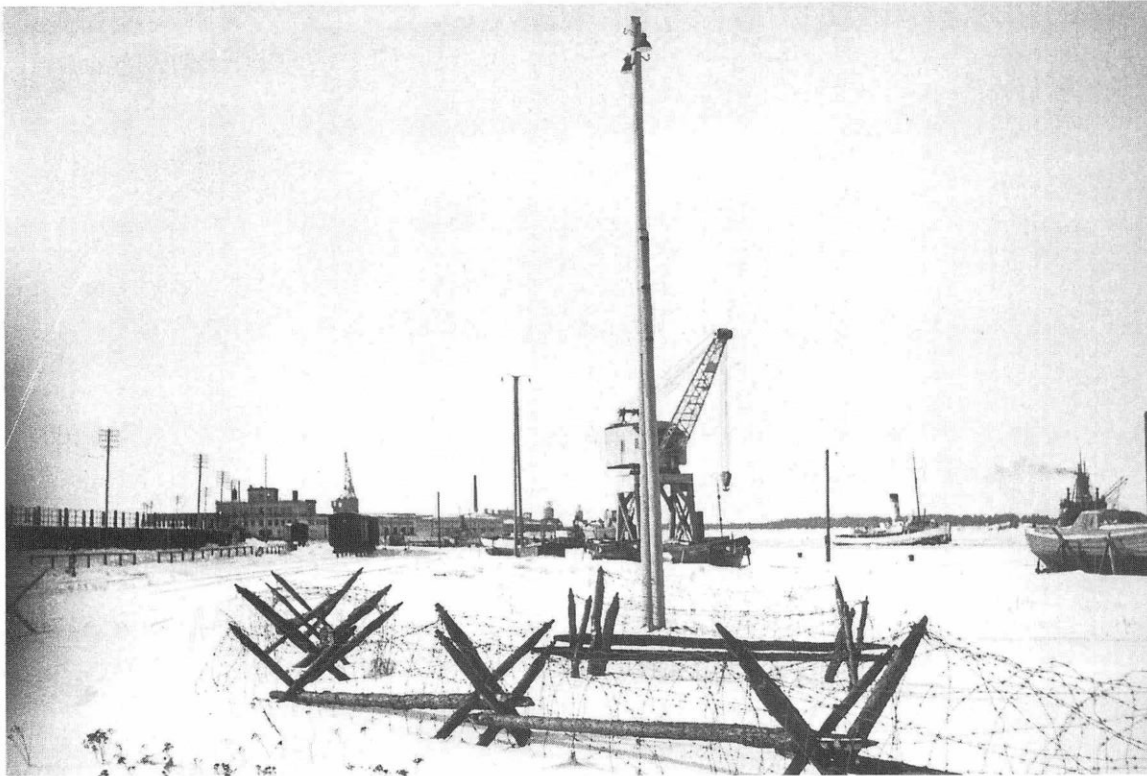
Le ski gauche du train du FR-110 fut perdu en vol et le 1^{er} Lt. Olli Mustonen effectua un atterrissage forcé à Joroinen le 8 avril 1940. Pendant la Guerre d'Hiver, cet appareil était affecté à la 3/LLv 24 et l'Adj. Viktor Pyötsiä qui remporta 71/2 victoires qui ont été peintes sur la dérive. (Jalo Dahl)



Fokker D.21 camouflé sous des bâches blanches à Joutseno en décembre 1939. Le carburant est pompé à la main depuis un fût de 200 l. (K. Stenman)



Le Commissaire politique de la 3^e escadrille du 57 SBAP lit l'ordre du jour aux équipages. Ce régiment fut très actif et bombar-
da plusieurs fois le port de Turku.



Hanko, situé sur la côte sud de la Finlande, photographiée le 16 mars 1940. Ce morceau de terre finlandaise fut l'un des enjeux de la Guerre d'Hiver et la péninsule fut cédée aux Soviétiques après la capitulation. Ils y implantèrent une grande base aéronavale afin de surveiller les abords du Golfe de Finlande. (SA-kuva)

JANVIER 1940

Le premier mois de la guerre s'est déroulée plutôt favorablement pour la Finlande. Dans l'isthme de Carélie, l'avance des troupes ennemies est stoppée devant la principale ligne de défense. Entre le Lac Ladoga et l'Océan Arctique, les troupes soviétiques sont partout arrêtées, en dépit de grandes difficultés au début du conflit. Au nord du Lac Ladoga, les troupes finlandaises commencent même à regagner le territoire perdu. A Suomussalmi, les combats se terminent en une brillante victoire pour le reste de la guerre. A Sall également, les troupes soviétiques n'avancent plus. Les bombardements aériens sur les villes et les ports du sud de la Finlande se sont avérés moins efficaces que prévu. Finalement, l'activité de la Flotte de la Baltique ne représente que peu de danger aux yeux des Finlandais.

Le commandement soviétique revoit donc son plan d'attaque et concentre cette fois les moyens des 7^e et 13^e Armées dans l'isthme de Carélie, formant le front nord-ouest.

1^{er} janvier

Le gros du LLv 24 s'envole pour Utti. On découvre que les bombardiers soviétiques s'aident du réseau ferré finlandais pour attaquer leurs objectifs au cœur du pays. Au nord du Lac Ladoga, les D.21 du LLv 24 remportent deux victoires.

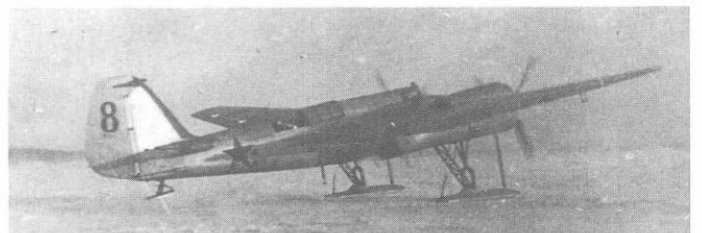
Côté soviétique, 18 SB s'en prennent une nouvelle fois au port de Turku. Le vapeur SS Leo est cette fois bien coulé tandis que le SS Arcturus est endommagé, tout comme le SS Navigator. Hanko, Ekenäs sont également attaquées. Le terrain d'Utti est la cible des Polikarpov I-153.

2 janvier

C'est un jour noir pour la 9^e Armée soviétique dont une seconde division est détruite par la 9^e Division finlandaise dans le secteur de Suomussalmi. Parmi le matériel capturé, figurent une centaine de pièces d'artillerie ainsi que 43 chars !

3 janvier

Le très mauvais temps ne permet qu'aux LeR 1 et LeR 2 d'effectuer quelques missions. Quant aux Soviétiques, ils bombardent toujours le sud de la Finlande ; Turku n'est pas épargnée et les antiques Bulldog du LLv 26 ne peuvent rien contre les rapides SB !



Un SB-2M-100 " 8 bleu ", probablement du 44 SBAP (VVS 7^e Armée) au décollage. Les conditions dans lesquelles opéraient les équipages soviétiques furent très souvent épouvantables et cause de nombreux accidents.

4 janvier

Le mauvais temps empêche toujours l'activité aérienne soutenue mais Turku est bombardée par 9 SB de la 10 AB (brigade aérienne) des VVS-KBF. Le port de Rauma est lui aussi attaqué tout comme Hanko.

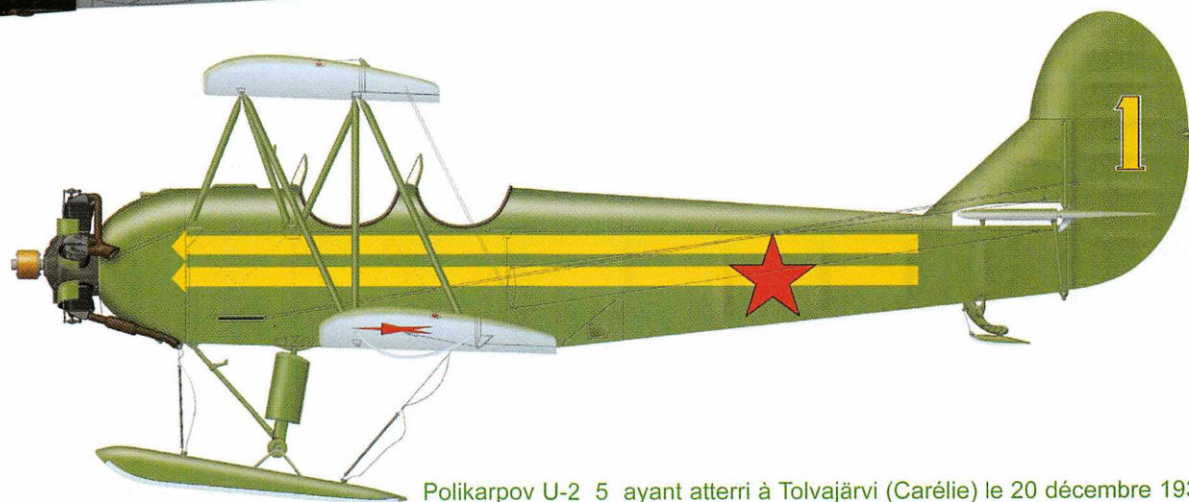
5 janvier

Les chasseurs du LLv 24 réalisent 35 sorties, malgré un temps médiocre. Ils revendiquent la destruction de 3 bombardiers adverses au-dessus de l'isthme de Carélie.

6 janvier

En matinée, 17 Ilyushin DB-3M du 6 DBAP (régiment de bombardement longue distance) décollent d'Estonie en deux groupes pour aller bombardier Kuopio en Finlande orientale. Les 9 premiers bimoteurs effectuent leur bombardement sans problème mais le second groupe vole beaucoup trop à l'ouest et a la malchance de traverser le Golfe de Finlande juste au sud d'Utti, où se trouve la 4/LLv 24. Le 1^{er} Lt. Sovelius, aux commandes de son FR-92, est en l'air et intercepte les bombardiers à 10 h 10 et à 3000 m d'altitude ; il abat l'appareil volant à gauche du dispositif. Les 7 autres poursuivent sur Kuopio, y lâchant leurs bombes qui ne causent cependant pas de grands dommages. Les bimoteurs font ensuite demi-tour et longent la voie de chemin de fer. Pendant ce temps, le 1^{er} Lt. Sarvanto décolle et se porte à leur rencontre. Il décrit dans ses mémoires les quatre minutes du combat : « Les nuages au-dessus d'Utti se dissipent et le soleil fait luire les fuselages du superbe groupe de bombardiers. J'en compte sept. Sur la gauche, se

Polikarpov I-16 type 5 d'une unité inconnue de l'aviation de la Flote de la Baltique.



Polikarpov U-2 5 ayant atterri à Tolvajärvi (Carélie) le 20 décembre 1939.



Polikarpov I-15bis du 147 IAP capturé par les Finlandais le 12 janvier 1940.



Polikarpov I-15bis du 147 IAP .



Le 1^{er} Lt. Jorma Sarvanto dans le cockpit de son FR-97 à Utti le 6 janvier 1940. Il vient d'abattre 6 bimoteurs Ilyushin DB-3 du 6 DBAP. Il montre un morceau de toile de l'une de ses victimes au mess des officiers. (SA-kuva)

trouve un groupe de trois et à droite, les quatre autres presque en file indienne ; la distance entre eux est faible.

J'effectue un virage à droite et au sud et continue de grimper. Pendant un instant, je me trouve dans l'angle de tir des mitrailleurs avant mais avec le soleil dans les yeux, ils ne m'aperçoivent pas. Lorsque j'atteins leur altitude, je me trouve à 500 m derrière eux.

Je me lance à leur poursuite à pleine puissance et sélectionne le plus à gauche d'entre eux, bien que le troisième est alors plus en arrière et que le tir de son mitrailleur dorsal me semble plus dangereux. A 300 m de distance, je ressens quelques secousses, mon avion se trouvant certainement dans le feu ennemi. J'ouvre le feu à 20 m d'une courte rafale sur l'avion de gauche. Les traçantes semblent faire mouche et de la même façon, je réduis au silence le mitrailleur dorsal de l'appareil plus en arrière. Une rafale supplémentaire sur le moteur droit de chaque appareil et ces derniers descendent en flammes pour aller là où ils doivent !

Je lance alors mon Fokker à droite de la formation. De la même manière, je mets en feu les moteurs d'un premier. J'attaque le suivant de très près et les deux avions sont en flammes après deux ou trois courtes rafales. A droite, je vois le premier séparé des autres et piquant comme une boule de feu vers le sol.

Le but est de les détruire tous. Certains quittent la formation comme autant de pages d'un livre en feu, d'autres font de brusques embardées tandis que le pilote est touché. Le soleil rouge de janvier m'éclaire sans arrêt, sauf quand la fumée émanant des bimoteurs crée une ombre. Le dernier appareil est plus coriace que les autres. Mes mitrailleuses d'ailes doivent être vides alors. Il prend finalement feu ; son mitrailleur arrière est neutralisé depuis quelque temps, ce qui me permet de l'approcher. Je vise le moteur et pousse la détente. Les mitrailleuses demeurent silencieuses ! J'effectue plusieurs tentatives mais sans résultat. Je n'ai plus de munitions et la seule qu'il me reste à faire est de rentrer. »

Tous les DB-3 s'écrasent entre Utti et Tavastila, à 30 km. Sarvanto est crédité de 6 victoires en 4 minutes, devenant ainsi le premier as de l'aviation finlandaise. Son FR-92 a encaissé 23 impacts mais il peut encore voler jusqu'à l'atelier de réparation. Les médias internationaux sont bientôt intéressés par cet exploit qui ne s'est pas encore produit en Europe.

Les Blenheim du LeR 4 bombardent à 5 reprises des colonnes de ravitaillement sur les arrières de la 8^e Armée. Le BL-112 est ainsi abattu par les chasseurs du 49 IAP.



Trois pilotes de la 4/LLv 24 posent avec le FR-92 à Joutseno en janvier 1940. Dans le cockpit, le 1^{er} Lt. Per-Erik Sovelius, sur le cockpit, le 2^e Lt. Olli Mustonen et debout, le 2^e Lt. Ilkka Törrönen. (Kari Stenman)



Ce Polikarpov I-15bis était piloté par le Lt. Ya-A. Andreev de la 4^e escadrille du 19 IAP (VVS 9^e Armée) lorsqu'il effectua un atterrissage forcé le 24 décembre 1939 sur le Lac gelé d'Oulunjärvi. Il devint VH-11 dans l'aviation finlandaise.



Ce Polikarpov R-5 SSS d'une unité non indentifiée hiver 1939-1940.



Ce Polikarpov I-16 type 5 d'une unité non indentifiée capturé par les Finlandais en décembre 1939.



Ce Polikarpov I-16 type 5 piloté par le Lt. Sizov de la 13 OIAE, aviation de la Flotte de la Baltique, novembre 1939



Hawker Hart n° 729 de la flottille F19 des volontaires suédois. Cet appareil était le seul rescapé de la mission du 12 janvier 1940.



Des pilotes du LeR 2 dans un salon du château de Pyhäniemi (Hollola) le 13 mars 1940. Le second à partir de la gauche est le Cne. Eino Jutila, commandant la 3/LLv 28 et le quatrième homme est le Cne. Erkki Heinilä, commandant le LLv 22. (SA-kuva)

7 janvier

La température atteint -40° ! Deux escadrilles du LLv 24 retournent à Joutseno. Un Ripon du LLv 36 patrouille au-dessus du Golfe de Finlande et observe un sous-marin en surface. Les deux opposants ouvrent le feu et le Ripon largue une charge de profondeur à quelque 40 m du sous-marin qui vient de plonger, sans résultat. Les sources soviétiques indiquent par la suite qu'il s'agit du N-77 qui s'échappe sans dommage.

Turku est une nouvelle fois bombardée par 4 SB de la 10 AB. Idem pour le port de Rauma.

8 janvier

Le LLv 36 envoie trois reconnaissances sur la Mer d'Åland, vers l'ouest. Les Soviétiques bombardent toujours Turku et Rauma, avec les SB du 57 SBAP.

9 janvier

Le LeR 1 envoie une reconnaissance sur l'isthme de Carélie et trois autres au nord du Lac Ladoga. Pendant ce temps, le LLv 36 exécute 5 missions au-dessus de la Mer d'Åland.

10 janvier

La plus grande partie du LLv 10 est transférée à Mensuvaara, les missions étant alors dirigées sur le nord du Lac Ladoga. Le LLv 22 est officiellement créé à Hollola, le Cne. Erkki Heinilä prenant le commandement. 44 Brewster Model 239 viennent d'être achetés aux Etats-Unis mais ils arriveront trop tard pour être engagés avec succès.

La Finlande septentrionale reçoit sa propre aviation ! En effet, l'unité des volontaires suédois, la F 19, arrive à Kemi sous les ordres du Cdt. Hugo Beckhammar. Elle se compose de 12 Gloster Gladiator I et de 4 Hawker Hart de bombardement léger. Des bases avancées sont établies à Rovaniemi, Kemijärvi, Oulu, Vaala et Posio.



Le FO-68 de la 3/LLv 14 à Räisälä en janvier 1940. Le secteur attribué à cette unité était la partie orientale de l'isthme de Carélie. (Kari Stenman)

11 janvier

Le mauvais temps persiste. Seul le LLv 14 envoie ses appareils reconnaître la partie orientale de l'isthme de Carélie. A l'ouest, le LLv 36 effectue trois reconnaissances maritimes.

12 janvier

Le temps s'améliore enfin et environ 400 bombardiers ennemis sont comptabilisés sur le sud de la Finlande. En Laponie, la F 19 effectue sa première sortie. Hart, escortés par 4 Gladiator bombardent une colonne à Salmijärvi puis attaquent le terrain de Märkäjärvi, où 3 I-15bis du 145 IAP sont détruits. Plusieurs chasseurs soviétiques décollent pour interception et les Gladiator en abattent un. Après le bombardement, deux Hart entrent en collision et la chasse ennemie en détruit un troisième. La force d'attaque de la F 19 est ainsi réduite à un unique Hart après une seule mission de guerre.



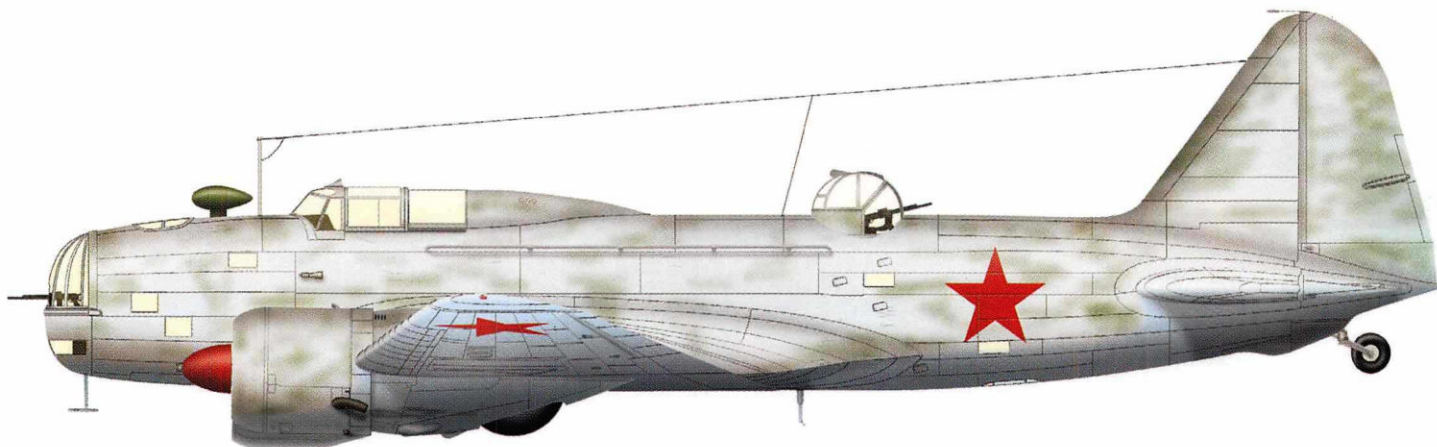
Les Gladiator I de l'unité des volontaires suédois Flyflottilj 19 à Veitsiluoto en janvier 1940. Cette unité fut chargée de défendre la Laponie contre les attaques aériennes soviétiques. Le " K " était piloté par le commandant du détachement de chasse, le Cne. Åke Söderberg et le " F " par le 2^e Lt. Jan Jacobi, lorsque le 12 janvier 1940, il remporta la première victoire aérienne de toute l'histoire suédoise. (Kari Stenman)



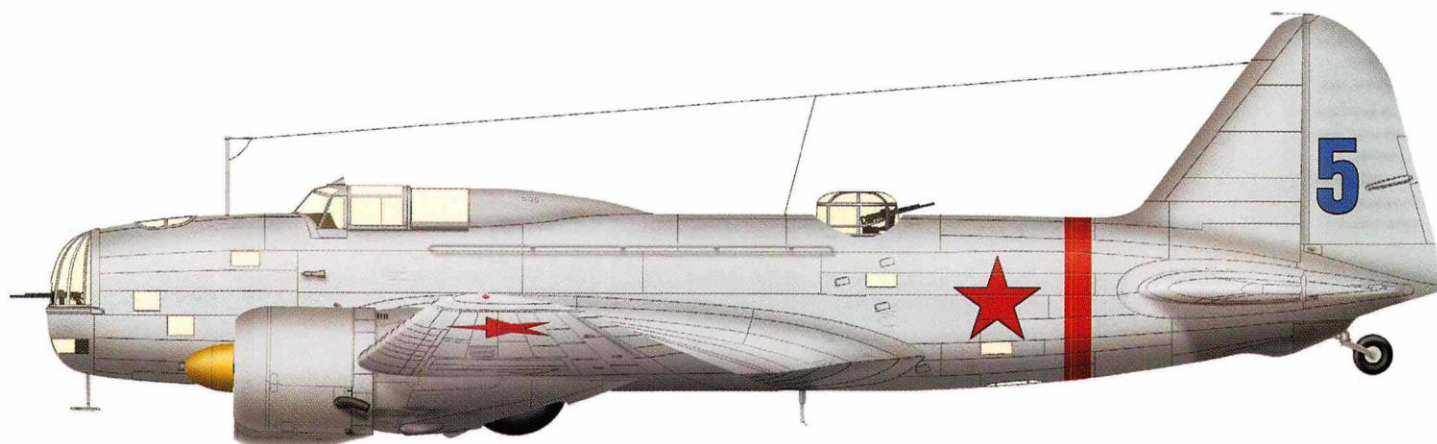
La F 19 alignait également 4 Hawker Hart au début des combats mais lors de la première mission le 12 janvier 1940, deux furent perdus au cours d'une collision au-dessus de l'objectif et un I-15 du 145 IAP en abattit un troisième. Sur ce document, le dernier appareil codé " M " et photographié à Veitsiluoto en janvier 1940. (Kari Stenman)



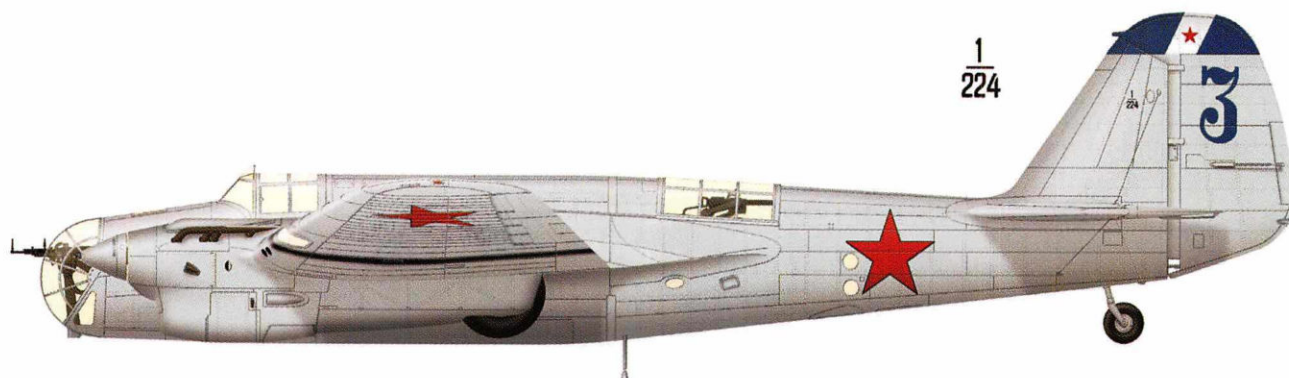
Ce Tupolev TB-3 fit un atterrissage forcé sur la glace et dans les lignes finlandaises à Kuhmo. Des soldats finlandais inspectent le bombardier le 14 mars 1940. (SA-kuva)



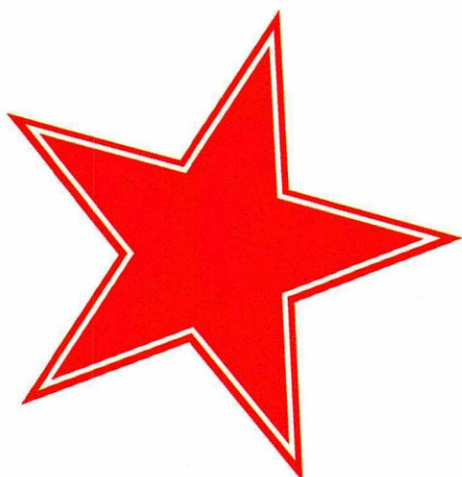
Ilyushin DB-3 2 M87 du 53 DBAP du front Nord-Est, basé sur le terrain Pushkin en janvier 1940.



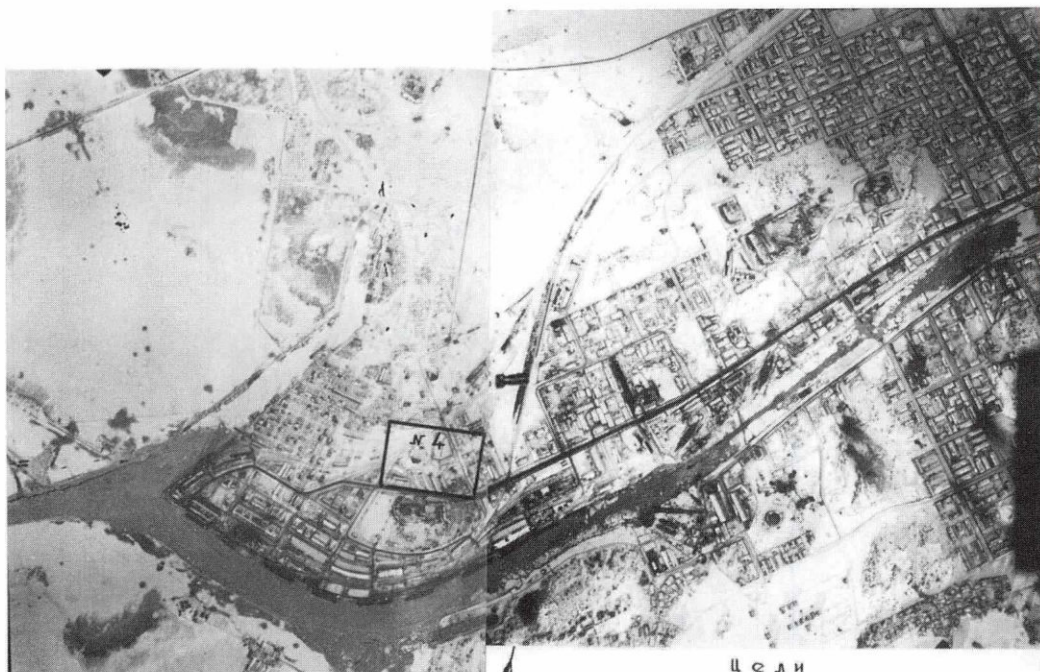
Ilyushin DB-3 2 M87A du 85^{ème} régiment de la brigade d'aviation spéciale du front Nord-Est, basé sur le terrain Pushkin en février 1940.



Tupolev SB 2 M-103 n° 1/224 du 2 SBAP en décembre 1939.



Polikarpov I-153 d'une unité non identifié février 1940.



Le port de Turku fut bombardé presque quotidiennement par les bombardiers soviétiques. Ces derniers y larguèrent de nombreuses mines qui obligèrent les Finlandais à fermer temporairement l'accès du port à la fin de janvier. Ce cliché fut pris par les Soviétiques le 13 janvier 1940. (Musée de l'Av. Nav.)

Les SB de la 10 AB sont actifs sur des objectifs navals, tout comme ceux du 35 SBAP. Plusieurs navires de guerre finlandais sont pris pour cible dans l'archipel des Åland dont le sous-marin *Vetehinen* et le navire dépôt *Suomen Joutsen* (qui sert de bâtiment base aux sous-marins finlandais). Mais aucun dommage n'est à déplorer. Pori, Rauma, Turku sont encore bombardées ainsi que Hanko.

Sur le Lac Ladoga, un quadrimoteur TB-3 touché par la D.C.A. atterrit. La glace ne supporte guère ce géant des airs qui coule partiellement, abandonné par son équipage. Les Finlandais parviennent à inspecter l'épave et à prendre quelques équipements le 23 janvier.

Vaasa est bombardée par des DB-3 du 53 DBAP, perdant 2 appareils à l'atterrissage en Estonie, suite à des dégâts dus à la D.C.A.

13 janvier

Deux Ripon du LLv 36 (RI-150 et 151) essaient de bombarder les brise-glaces soviétiques *Yermak* et *Tuvor* à l'est de Suursaari mais sans succès. Comme à l'habitude, le port de Turku est bombardé par 17 SB de la 10 AB. Une escadrille du 35 SBAP s'en prend à l'usine d'état de Tampere, où se trouve également l'unité d'essais de l'aviation finlandaise. Ainsi, quelques pilotes d'essai ou de convoi effectuent



Deux photos d'un Fokker C.V de la 1/LLv 16 est préparé pour une mission sur la base avancée de Suistamo le 12 janvier 1940. Le pilote porte un masque de cuir qui le protégera du froid intense dans son cockpit ouvert ; les températures descendent facilement sous -40° ! (SA-Kuva)



Une bombe de 50 kg est hissée grâce à un équipement improvisé sous l'aile du RI-121 à Kallvik le 18 novembre 1939. Le LLv 36 exécuta aussi quelques missions de harcèlement sur des objectifs particuliers dans le Golfe de Finlande. (Aviation finlandaise)

quelques interceptions en utilisant des avions réparés. L'unité vient également de prendre en compte les deux premiers Fiat G.50 livrés par l'Italie. Le Cne. Olavi Ehrnrooth décolle ainsi aux commandes du FA-I et attaque une formation de 9 SB ; il remporte sa première victoire aux dépens de l'un des bimoteurs dont l'équipage périt. L'épave est plus tard retrouvée à Riihimäki.

14 janvier

Environ 300 bombardiers soviétiques s'acharnent sur le sud de la Finlande depuis leurs bases estoniennes ou de Leningrad. Il n'y a

quasiment aucune aviation de chasse pour les contrer et seule la D.C.A. peut prétendre contrarier leur action. Malgré tout, 6 Bristol Bulldog du Détachement Heinilä prennent l'air et attaquent une formation de SB. Aux commandes du BU-72, le Sgt. L. Lautamäki parvient à abattre un bimoteur. C'est la seule victoire remportée par ces chasseurs complètement démodés pendant le mois de janvier.

Des I-15bis mitraillent Helsinki, tuant 6 personnes et en blessant 21 autres ; c'est la dernière attaque soviétique contre la capitale finlandaise.



Morane-Saulnier MS.406 de la 2/LLv 28 opérant depuis le terrain de Säkylä dans le sud-ouest de la Finlande en février 1940.



Sans carburant, les troupes soviétiques essayèrent d'enterrer leurs chars dans le sol gelé. Sur ce document, des chars de la 8^e Armée soviétique capturés à Syskyjärvi, au nord du Lac Ladoga le 21 janvier 1940. (SA-kuva)



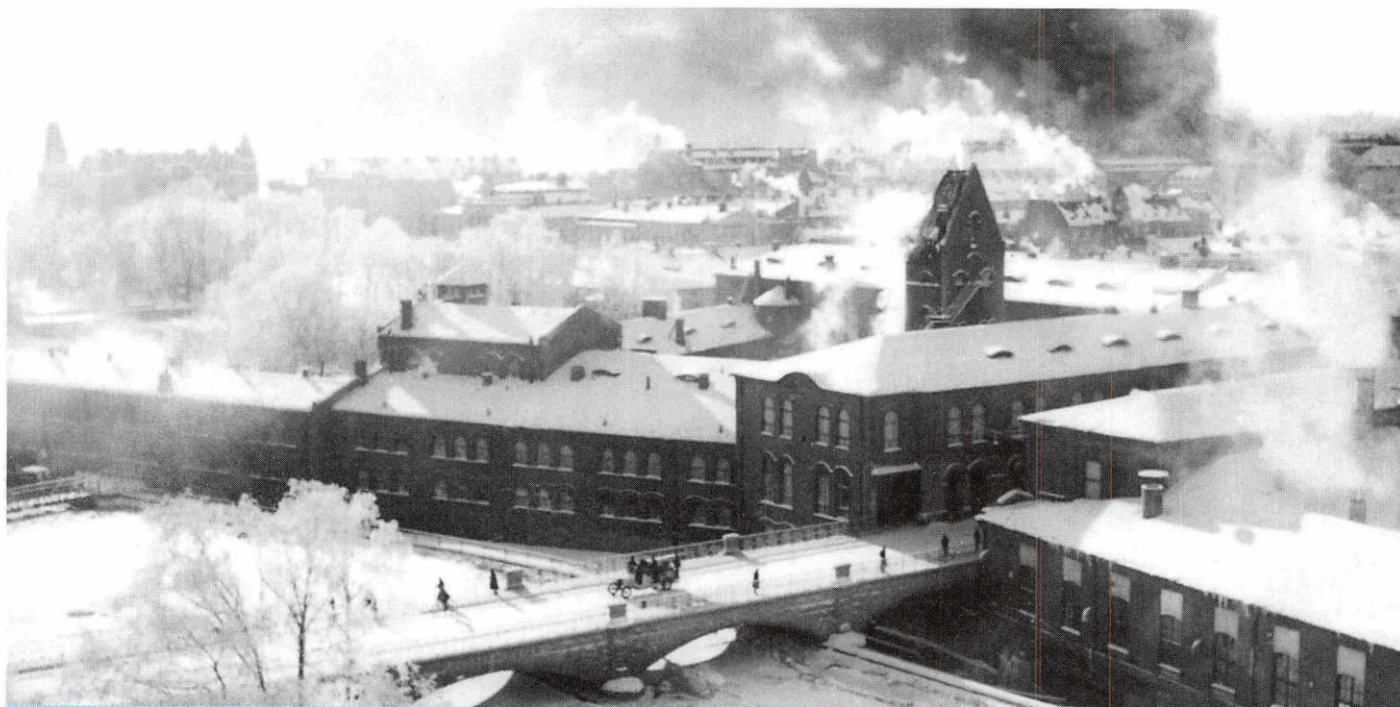
Le butin capturé par les troupes finlandaises dans la poche de Lemetti, photographié en mars 1940. Ce matériel faisait partie des troupes du flanc sud de la 8^e Armée avançant le long de la rive nord du Lac Ladoga. (SA-kuva)



15 janvier

La 8^e Armée soviétique, malgré une forte menace d'encerclement, ne retraite pas. Plusieurs de ses unités sont donc encerclées et il faut les ravitailler par la voie des airs, au nord du Lac Ladoga. Les Fokker C.X du LLv 10 bombardent les troupes encerclées à Lemetti mais les chasseurs du 49 IAP abattent le FK-86.

Les SB du 35 SBAP attaquent Turku, Riihimäki et Tampere. A Tampere, les dégâts sont sérieux mais le Sgt.c. A. Siltavuori, aux commandes du D.21 FR-91, heurte la queue d'un SB qui s'abat à Vesilähti, tuant tout l'équipage. Siltavuori est blessé mais parvient à se poser sur le lac gelé de Pyhäjärvi.



La ville de Tampere en flammes ; cette ville souffrit beaucoup pendant la Guerre d'Hiver. L'Usine d'Etat d'Aviation s'y trouvait et elle fut la cible répétée d'attaques aériennes soviétiques. (SA-kuva)

16 janvier

Les avions des LeRI et 4 bombardent de nombreuses colonnes et des troupes encerclées sur la rive nord du Lac Ladoga. Turku, Koivisto et Hanko sont bombardées par les avions des VVS-KBF. Les DB-3 du 53 DBAP s'en prennent à Tampere.

17 janvier

Une nouvelle fois, la température descend à -40° et on imagine les souffrances endurées par les soldats des deux camps dans ces conditions. Au LLv 12, le Cdt. Otto Holm prend le commandement.

10 Fokker D.21 du LLv 24 décollent sur alerte et à 13 h 55, interceptent 25 SB du 54 SBAP au retour d'une mission et au-dessus de l'isthme de Carélie. En moins d'une demi-heure, 9 SB sont au tapis et plusieurs autres endommagés !

Dans le nord, les Gladiator de la F 19 abattent 2 chasseurs du 145 IAP pendant une reconnaissance vers Salla.

18 janvier

Plus de 450 bombardiers soviétiques sont observés au sud de la Finlande. Les ports sont durement attaqués et à Kotka, le brise-glace *Tarmo* est touché, 39 marins trouvant la mort ; le navire peut gagner Helsinki après des réparations de fortune, pour y être complètement réparé. Les chasseurs des VVS-KBF s'en prennent à Koivisto.

Les C.X FK-80 et 83 attaquent sans succès le brise-glace *Yermak* à Suursaari. Quant aux chasseurs du LLv 24, malgré 47 sorties effectuées ce jour, ils ne parviennent pas à intercepter les avions ennemis.

19 janvier

Les Fokker du LLv 10 bombardent des troupes motorisées encerclées dans le secteur industriel de Pitkäranta. 7 C.X, emmenés par le 1^{er} Lt. Pietarinen, sèment la confusion parmi les troupes soviétiques, détruisant plusieurs camions et bâtiments. Le rapport fait état de la mission : « Avions et équipages : FK-88 1^{er} Lt. Pietarinen et Sgt. Kirjavainen ; FK-89 Adj.



Le 1^{er} Lt. Bremer (à droite) au cours d'un briefing avec le Sgt.c. Ossi Marttila (au centre) et le Sgt. Antti Salminen à Konnunsuo en janvier 1940. A l'arrière plan, le FK-100. (SA-kuva)

Hämälä et 1^{er} Lt. Bärilund ; FK-108 1^{er} Lt. Nurminen et Cap. Laine ; FK-111 2^e Lts. Nenonen et Roschier ; FK-81 Adj. Heilä et Sgt. Peltonen ; FK-85 Sgt. Rekola et 2^e Lt. Rahko ; FK-86 Sgt.c. Louko et 1^{er} Lt. Vaittinen. Le bombardement en piqué est effectué à 600 m à 12 h 33. Bombes : 2 x 100 kg, 12 x 50 kg et 48 x 25 kg, lâchées à 0,2 sec. d'intervalle.

Résultats : Équipage 1 : un coup au but sur un grand bâtiment ; équipage 2 : des camions devant le grand bâtiment et des bombes au milieu de la « foule » ; équipage 3 : des véhicules au carrefour, tous détruits ; équipage 4 : un long bâtiment au nord de la fabrique de cellulose, touché par 2 bombes de 50 kg. Des projectiles de 25 kg touchent les camions parqués près du bâtiment. Équipage 5 : une allée entre les bâtiments remplie de camions, tous les projectiles sur les camions. Équipage 6 : cinq maisons à l'est de la cour sud, 3 coups au but, plein de troupes essayant de s'échapper. Équipage 7 : trois maisons à l'ouest de la même cour, touchées et beaucoup d'hommes s'en échappant. »

A la tombée de la nuit, les appareils du LLv 12 bombardent en 4 occasions et 9 sorties une base sur la glace du Lac de Kirkkojärvi abritant 12 I-16 ; il semble que les bombes touchent 8 des chasseurs.



Trois pilotes de la 5^e escadrille du 13 IAP (VVS-KBF) dont au centre le 1^{er} Lt. Savchenko. On remarque le I-16 Type 17 armé de deux canons de 20 mm dans la voilure. Cette version est alors encore en cours d'essais et elle est utilisée pour des missions d'attaque au sol.

d'avions répartis sur deux rangées. Nous bombardons avec 4 avions (BL-115, 106, 119 et 118) à l'altitude de 700 m. Chaque avion largue 2 x 100 kg, 6 x 50 kg, 2 x 12,6 kg et 2 x 15 kg incendiaires. Coups au but extrêmement nombreux. Après le bombardement, plusieurs chasseurs se présentent et la D.C.A. est dense. »

21 janvier

Les unités du LeR 2 étant éparpillées dans le sud du pays, le commandement de la défense aérienne décide de transférer le QG du régiment à Selänpää pour faciliter les communications ; le mouvement est effectué dans la journée.

Une dizaine de Blenheim Mk.IV arrivent à Luonetjärvi pour équiper le LLv 46. Le LLv 44 est laissé seul sur le front, le LLv 46 regagnant l'arrière pour une période d'entraînement de un mois.

La base d'Utti est attaquée par les I-15bis de la 12 OIAE qui s'en prennent également aux batteries côtières de Koivisto avec des I-16 du 5 IAP. Afin d'améliorer les défenses de Turku, les deux navires cuirassés finlandais *Ilmarinen* et *Väinämöinen* vont jeter l'ancre dans ce port.



Le 1^{er} Lt. Eino Luukkanen commandait la 3/LLv 24. On le voit ici à Värtsilä en décembre 1939. Son avion était le FR-108 ; il allait devenir le troisième as finlandais de la guerre avec 54 victoires et recevoir également la Croix de Mannerheim. (Kari Stenman)

Le LLv 24 se crée de nouveaux as. Le 1^{er} Lt. Nieminen (FR-78) et le Sgt.c. Virta (FR-84) obtiennent le statut tant convoité en abattant chacun un SB au-dessus de l'isthme de Carélie. Pendant deux semaines, l'espace aérien du sud-est de la Finlande n'est quasiment pas fréquenté par les bombardiers ennemis.

Un Blenheim du LLv 46 découvre une base aérienne aménagée sur la glace du Lac Karkunlampi, avec 60-70 avions. Ses bombes sont larguées sur les avions.

Une nouvelle fois, les ports finlandais sont bombardés avec de médiocres résultats, de nombreuses bombes tombant à l'eau à Turku par exemple.

20 janvier

Le détachement Luukkanen du LLv 24, engage des SB du 21 DBAP au nord du Lac Ladoga, détruisant 5 d'entre eux. L'Adj. Viktor Pyötsiä (FR-110) remporte ainsi 2 victoires tandis que le Sgt.c. Pentti Tilli (FR-107) est crédité d'une seule, tous deux devenant des as. Mais la chance tourne lorsque 2 I-16 font leur apparition sur la scène, chassant les deux Fokker et tuant Tilli.

Le 1^{er} Lt. Tatu Huhnanntti décolle de Tampere aux commandes du FR-91, alors en réparation à l'usine d'état. Au retour vers son terrain, il rencontre 3 SB du 36 SBAP et parvient à en abattre deux avant l'intervention des 5 I-153 de l'escorte. Les épaves sont facilement localisées, les avions tombant à 60 km au nord de la capitale finlandaise, près de la voie de chemin de fer. Tampere est durement bombardée ce jour par les SB du 35 SBAP.

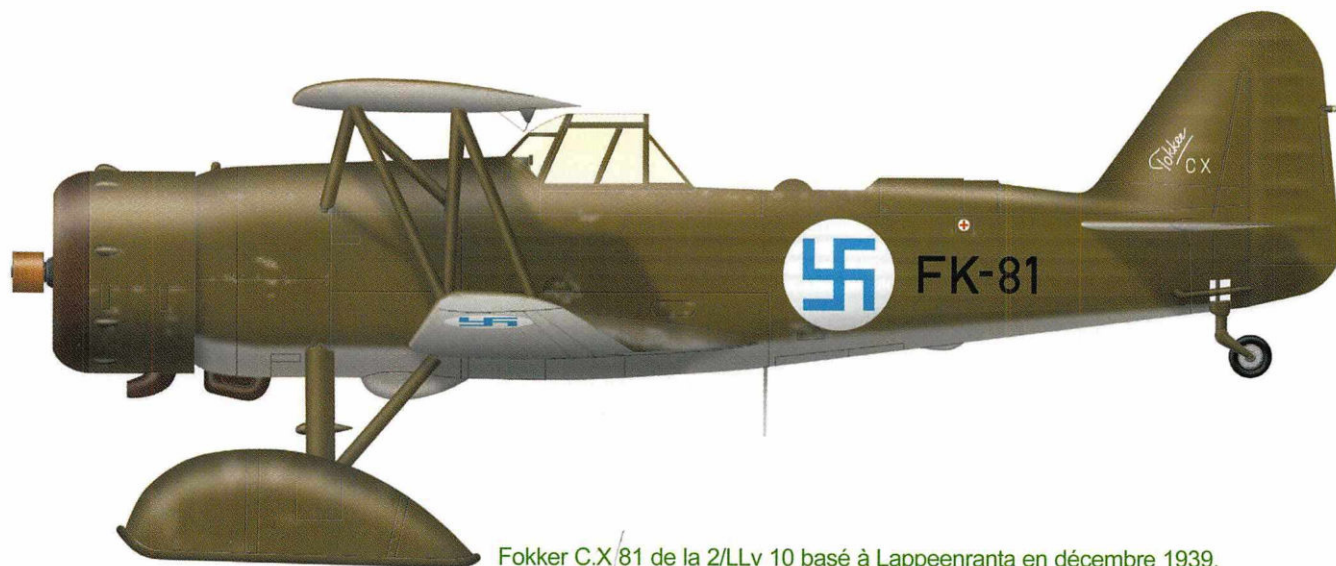
Dans la matinée, le Cdt. Erik Stenbäck du LLv 44, attaque la base de Karkunlampi avec 4 Blenheim ; les bimoteurs observent plusieurs coups au but sur des avions parqués, juste avant l'arrivée de chasseurs ennemis. Le rapport relate ainsi cette mission : « A 09 h 20, sur la route Kirkkojärvi-Uusikylä, nombreux camions espacés de 200 m en direction d'Yläuuku. A Uusikylä, une colonne de 30 camions se dirigeant vers Yläuuku. A 3 km au nord-ouest de Uusikylä, observons une colonne de 60-70 camions au repos. La rive sud-ouest du Lac de Karkunlampi est pleine



Le BL-130 de la 1/LLv 46 en visite à Kauhava le 28 janvier 1940. Il s'agissait de l'un des Blenheim IV arrivés la semaine précédente pour rééquiper l'unité. (Aviation finlandaise)



Le personnel au sol de la 12 OIAE (VVS-KBF) manœuvre un I-15bis. Ce sont des chasseurs de ce type qui effectuèrent la dernière attaque aérienne contre Helsinki.



Fokker C.X 81 de la 2/LLv 10 basé à Lappeenranta en décembre 1939.

22 janvier

Les C.X du LLv 10 attaquent en piqué (7 appareils) la base sur le lac gelé de Karkunlampi, à l'est du Lac Ladoga. Mais les bombes sont larguées trop loin des avions, ne donnant aucun résultat visible.

23 janvier

En Laponie, les Gladiator de la F 19 patrouillent au-dessus du front pour empêcher les mitraillages des chasseurs russes. Un Gladiator est ainsi perdu, abattu par la D.C.A.

24 janvier

Le temps est tellement exécrable que seul le LeR 1 peut effectuer quelques missions nocturnes de harcèlement. Les bombardiers soviétiques coulent malgré tout le vapeur *SS Notung* (1130 t.) en mer d'Åland.

25 janvier

Le LLv 10 a un nouveau chef en la personne du Cne. Birger Gabrielsson. Le mauvais temps ne permet quasiment aucune opération aérienne dans les deux camps.

26 janvier

Le LLv 10 perd le C.X FK-81 parti en reconnaissance au nord du Lac Ladoga. L'appareil est abattu par des chasseurs du 49 IAP.

27 janvier

Une seule mission est réalisée par un Ripon du LLv 36 ; le temps est tellement mauvais que les avions des deux camps sont cloués au sol.

28 janvier

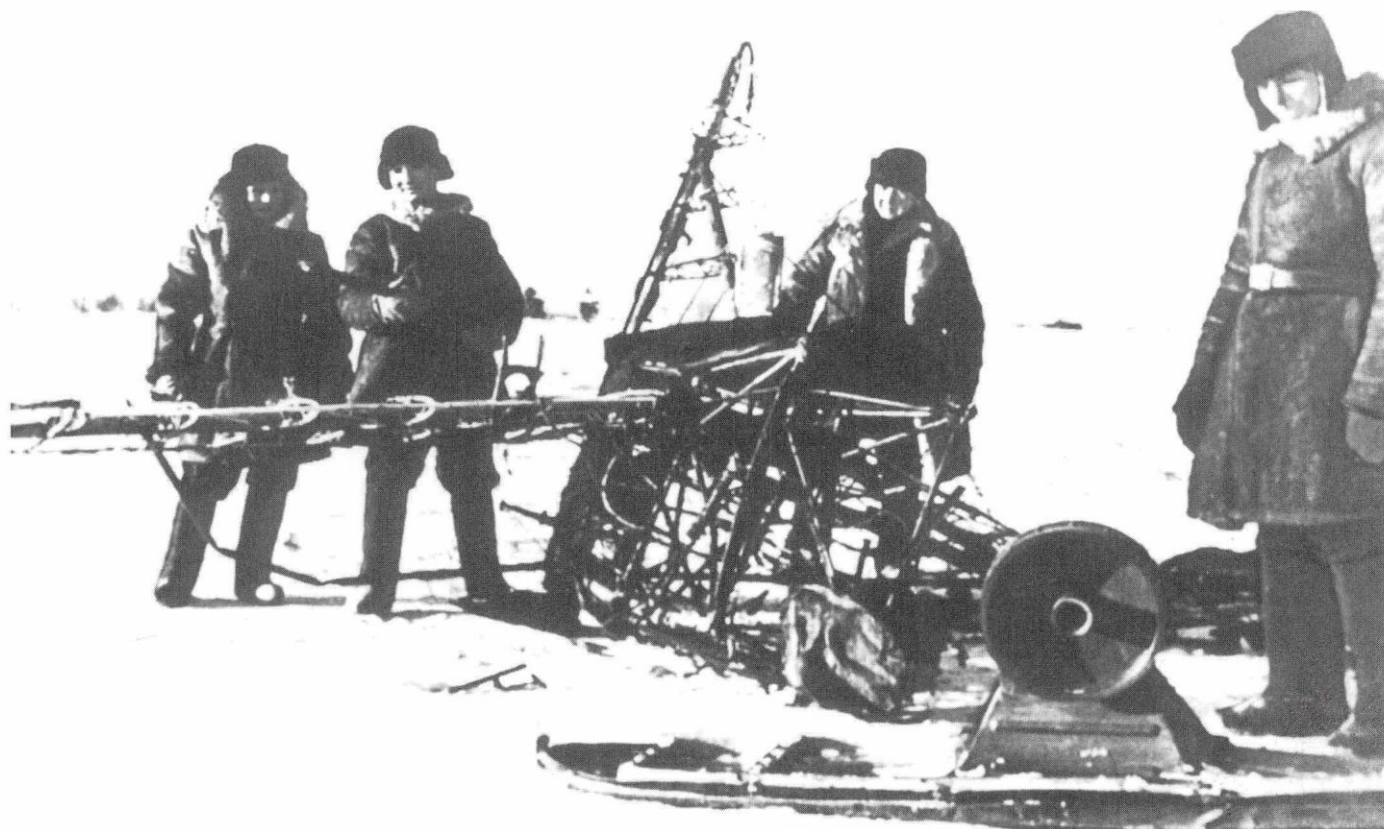
Bien que seulement deux Fokker D.21 aient été perdus, la témérité des pilotes finlandais les a parfois mis en danger. Le Lt.col. Richard Lorentz (cdt. le LeR 2) met en garde ses pilotes et émet l'interdiction de provoquer la chasse ennemie ; seuls les bombardiers doivent être attaqués. En fait, le Fokker D.21 n'est pas de taille à affronter les maniables Polikarpov I-153 et I-16 qui disposent en plus d'une écrasante supériorité numérique.

29 janvier

Plusieurs navires soviétiques sont aperçus, arrivant à la base navale de Saunasaari depuis le Lac Ladoga. Six bombardiers en piqué du LLv 10 atta-



La présence dans l'archipel de Turku des deux navires cuirassés Ilmarinen et Väinämöinen fut l'occasion de nombreuses attaques aériennes soviétiques. Mais la D.C.A. des deux navires renforça de manière non négligeable la défense anti-aérienne du grand port finlandais. (SA-kuva)



L'épave du Fokker C.X FK-111 (LLv 10), après qu'il ait été abattu par la D.C.A. au cours d'une attaque sur la base navale de Saunasaari (Lac Ladoga) le 29 janvier 1940. L'équipage fut tué. On remarque le ski au premier plan.

quent le port. Le dragueur de mines n°32 est coulé et le n°34 endommagé. Cependant, la D.C.A. très efficace abat un C.X et endommage le train d'un second. Le rapport mentionne les faits suivants : « Avions et équipages : FK-88 1^{er} Lt. Pietarinen et Sgt. Kirjavainen ; FK-111 2^e Lts. Nenonen et Roschier ; FK-89 Adj. Hämelä et 1^{er} Lt. Bärlund ; FK-108 1^{er} Lt. Nurminen et Cap. Laine ; FK-86 Sgt.c. Louko et 2^e Lt. Rahko ; FK-85 Sgts. Rekola et Peltonen. Décollage à 15 h 55 et rencontre avec l'escorte de 6 D.21 au-dessus de Käkisalmi à 16 h 05. Bombardement en piqué à 16 h 15 depuis 900 m. Chaque avion largue 2 x 100 kg et 8 x 12,5 kg à 0,2 sec. d'intervalle.

Résultats : Équipage 1 : grosses bombes explosant sur ou juste à côté d'un grand navire, petites bombes des deux côtés du navire. Équipage 2 : la D.C.A. ennemie touche l'appareil au début de son piqué ; il prend feu et s'écrase sur la glace. Équipage 3 : grosses bombes tombées car la D.C.A. fauche le train de l'avion ; petites bombes des deux côtés du navire. Atterrissage de fortune sur un terrain avancé sans plus de dommage. Équipage 4 : le piqué est raté et les bombes non larguées. La forte D.C.A. ne permet pas un second passage et l'avion atterrit sur un terrain avancé avec ses projectiles. Équipage 5 : toutes les petites bombes sauf une explosent sur ou juste à proximité du brise-glace. 5 impacts d'éclats sur l'avion. Équipage 6 : idem précédent ; 6 impacts d'éclats. L'artillerie anti-aérienne couvre l'objectif et son feu est efficace. Une batterie lourde, 4 légères et peut-être une autre batterie lourde sont observées. »

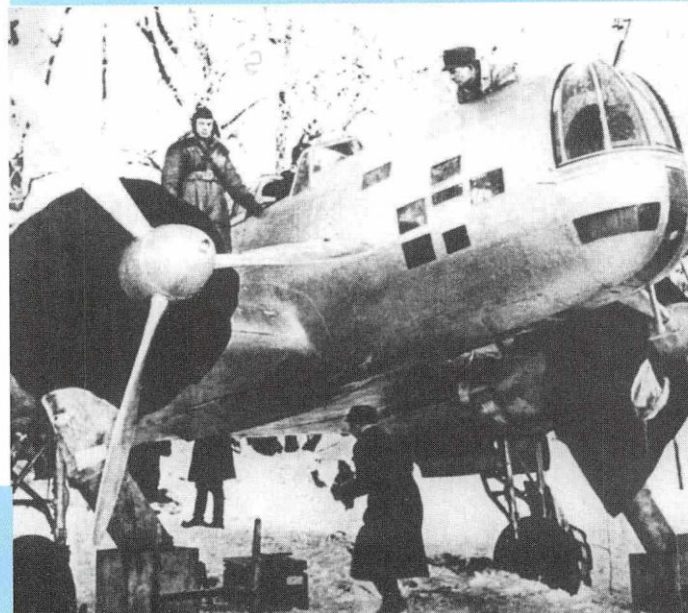
L'artillerie soviétique se déchaîne sur l'isthme de Carélie, son tir étant réglé par un Polikarpov R-5. Le commandant de l'armée de Carélie contacte le LeR 2 pour demander qu'on abatte cet avion et le Cne. Jorma Karhunen (LLv 24) nous explique comment ce « travail » est effectué : « A 14 h 55, je reçois l'ordre de décoller avec 4 Fokker vers Summa, pour éloigner ou détruire deux R-5 d'observation d'artillerie. Cinq minutes après, les Fokker rugissent sur la glace et décollent. L'Adj. Yrjö Turkka est mon ailier dans la paire de tête tandis que les deux autres avions sont pilotés par le 2^e Lt. Olli Mustonen et le Sgt. Tauno Kaarma.

La mission n'est guère facile car les avions ennemis s'enfuient à la moindre apparition d'un avion finlandais. Puis revenaient dès notre départ. Je décide donc de nous débarrasser de ce problème pour de bon.

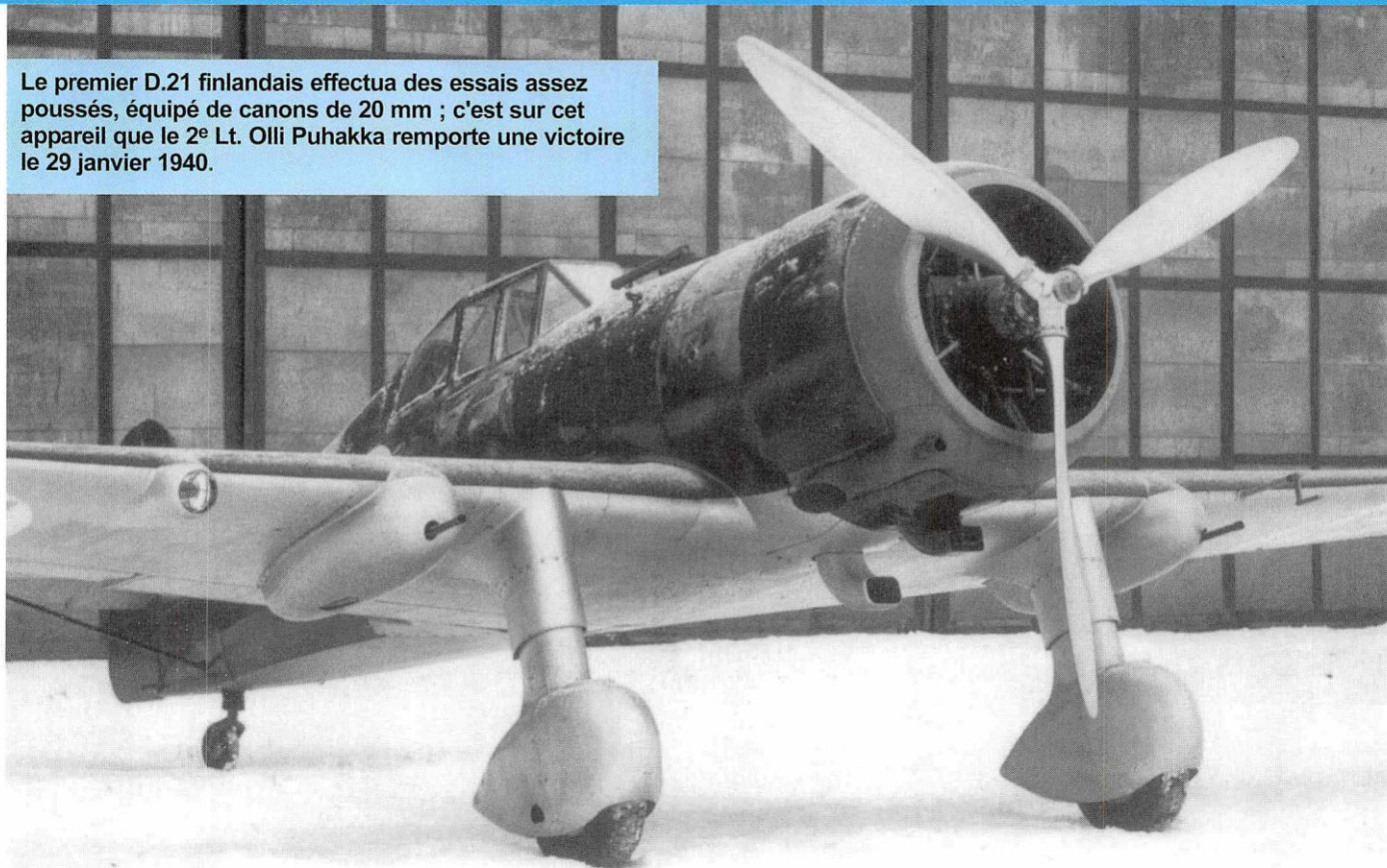
Le DB-3M " 15 rouge " (n°392320) du 53 DBAP vient d'être capturé par les Finlandais le 29 janvier 1940, après un atterrissage sur la glace. L'appareil fut réparé et remis en service par l'aviation finlandaise.



Alignement des R-5 de la 71 OAO, une escadrille de reconnaissance indépendante de l'aviation navale de la Flotte de la Blatique (VVS-KBF).



Le premier D.21 finlandais effectua des essais assez poussés, équipé de canons de 20 mm ; c'est sur cet appareil que le 2^e Lt. Olli Puhakka remporte une victoire le 29 janvier 1940.



Nous survolons la côte ouest de Viipurinlahti à hauteur des nuages, soit 2000 m. Nous poursuivons vers le sud et Koivisto puis nous dirigeons vers Summa. A l'approche de Summa, je sors mon FR-80 des nuages, juste pour m'assurer de la présence des « patients ». Je les vois effectuant des cercles pour donner des informations à leur artillerie. Je retourne dans les nuages. Trois minutes me paraissent interminables mais je garde le contrôle de mes nerfs. Puis nous sur-
gissons des nuages. Un R-5 se trouve parfaitement en dessous de la paire de tête. Nous attaquons de concert avec « Daddy » Turkka et faisons feu simultanément de l'avant et de l'arrière. Un moment après, les ailes se brisent après l'embrase-
ment du fuselage. La boule de feu s'écrase entre les lignes. Puis nous tirons tous sur le second R-5 qui s'écrase également. La tâche était accomplie. Nous réussissons aussi à éviter la puissante D.C.A., ce qui est presque un miracle. »

L'usine d'état d'aviation de Tampere constitue une cible fréquente pour les bombardiers soviétiques. Comme on l'a vu précédemment, ce sont les pilotes d'essai ou de convoyage qui organisent sa défense. Le 2^e Lt. Olli Puhakka témoigne ainsi de son action le 29 janvier dans l'après-midi : « Après une interception, le 1^{er} Lt. Visapää et moi nous apprêtons à atterrir à Tampere. Il se trouve alors à 200 m devant moi et presque au-dessus de la piste quand nous apercevons un gros bimoteur volant perpendiculairement à notre route. Visapää tire immédiatement sur le flanc de l'appareil mais il passe derrière moi lorsque nous grimpons en virage ; je reste à 500-700 m derrière le bimoteur que je poursuis mais dont il me paraît s'éloigner. Je tire de courtes rafales. La première passe en dessous. A en juger par les explosions, ma seconde rafale semble faire mouche autour du moteur gauche ; quant à la troisième, elle touche le côté droit du fuselage.

L'un des moteurs est probablement touché car je rattrape aisément l'appareil ennemi ; cependant mes mitrailleuses ne fonctionnent plus. Après quelques passes sans effet, j'abandonne le gros bimoteur entre Lempäälä et Viiala, pen-

sant que le 1^{er} Lt. Visapää, sur ma droite, l'attaquerait. Il le perd dans un nuage presque aussitôt. Je crois que mon tir a été vu par les 1^{er} Lts. Itävuori et Visapää. Le bimoteur effectue un atterrissage forcé à Urjala, sous les yeux du personnel de l'unité d'entraînement du LeR 2 (T-LeR 2, équipée de Gamecock) ; l'information nous parviendra quant à la nature des projectiles ayant touché l'appareil, des obus de 20 mm ou des balles de mitrailleuses, ces dernières pouvant avoir été tirées par Visapää. Je pilote alors le D.21 FR-76 armé de deux canons de 20 mm dans la voilure mais un seul fonctionne. J'utilise 18 coups et 60 à 70 cartouches des mitrailleuses de fuselage, avant que le système de synchronisation ne casse. »

Le bimoteur en question est le DB-3M « 15 rouge » (n°392320) du 53 DBAP ; il est capturé quasiment intact et sera ultérieurement mis en service par l'aviation finlandaise. La victoire est créditée à Puhakka, les impacts d'obus ne laissant aucun doute sur l'origine des tirs.

30 janvier

C'est une triste journée pour le LLv 24 ; en effet, le 1^{er} Lt. Jaakko Vuorela (cdt. la 2^e escadrille) s'écrase avec le FR-78 dans le mauvais temps à Ruokolahti. Le 1^{er} Lt. Leo Ahola prend la tête de l'unité, formant le Détachement Ahola tandis que le 1^{er} Lt. Jorma Karhunen commande désormais la 2^e escadrille.

31 janvier

Le LLv 10, qui a perdu 3 avions au cours d'attaques menées dans le secteur du Lac Ladoga, retourne à Lappeenranta. Au LLv 24, 28 Fokker D.21 sont disponibles et 10 pilotes du LLv 26 sont renvoyés vers leur unité qui reçoit des Gladiator. Le LLv 24 a remporté 34 victoires durant le mois de janvier.

Bristol Blenheim I de la 1/LLv 44 piloté par Adjt Viljo Salminen en février 1940 à Joroinen. Le chiffre 21 sur la gouverne de direction indique le nombre de missions effectuées par le pilote.



En février, les Soviétiques concentrent les 7^e et 13^e Armées dans l'isthme de Carélie ; la première se positionne à l'ouest et la seconde à l'est. Ces deux armées totalisent 23 divisions d'infanterie, 6 brigades blindées et 2 bataillons blindés. Leur tâche est de rompre les défenses finlandaises et de se diriger vers Helsinki. 30 régiments d'aviation et l'aviation de la Flotte de la Baltique (VVS-KBF), soit un peu plus de 2000 avions, soutiennent les deux armées.

1^{er} février

Après une accalmie sur le front, les troupes soviétiques lancent une nouvelle offensive dans l'isthme de Carélie. Les autres parties du front ne bougent pas, toute la puissance se concentrant sur la Carélie. Les bombardiers soviétiques soutiennent l'effort et de grandes formations de chasseurs ne cessent de patrouiller au-dessus de la zone des combats.

Le LLv 12 photographie en plein jour la ligne de front. Le Sgt.c. Marttila et le Sgt. Salminen (FK-105) ramènent de superbes photographies sur lesquelles on distingue nettement l'avancée soviétique. 4 D.21 du LLv 24 escortent le C.X et les chasseurs du 7 IAP abattent le FR-115, tuant le 2^e Lt. Tapani Harmaja qui essaie de protéger l'avion de reconnaissance. Les D.21 luttent à un contre dix !

2 février

Le LLv 24 perd le FR-81 et son pilote le 1^{er} Lt. Frits Rasmussen, volontaire danois ; il est abattu par des chasseurs du 25 IAP. Le Détachement Ahola est transféré à Turku pour (enfin) assurer la défense de ce port de la côte sud-ouest de la Finlande et aussi pour intercepter les avions soviétiques se dirigeant vers le nord.

Après deux semaines de familiarisation sur leur nouveau chasseur, les pilotes du LLv 26 ouvrent le score lorsque le 1^{er} Lt. Berg abat l'un des 6 I-153 qu'il affronte. Un peu plus tard, le Sgt.c. Tuominen (GL-258) s'en prend à 2 SB et 6 I-16 qu'il refoule vers le Golf de Finlande ; il abat un I-16 à Kotka et un autre près de l'île de Suursaari. Le 2^e Lt. J. Ulrich, un autre volontaire danois, abat aux commandes du Gladiator GL-259 un SB.

Les chasseurs soviétiques des VVS-KBF attaquent les batteries côtières de Koivisto tandis que les SB et MBR-2 font de même à Hanko et d'autres sites.



A gauche le Sgt.c. Ossi Marttila et le Sgt. Anti Salminen préparent une mission photographique au-dessus de l'isthme de Carélie le 1^{er} février 1940. L'appareil, le FK-105, appartient à la 3/LLv 12. (Aviation finlandaise)



Le 2^e Lt. Ossi Marttila (pilote) et le Sgt. Aarre Salminen, du LLv 12, dans le cockpit du C.X FK-105, avec lequel ils effectuèrent une mission photographique le 1^{er} février 1940.



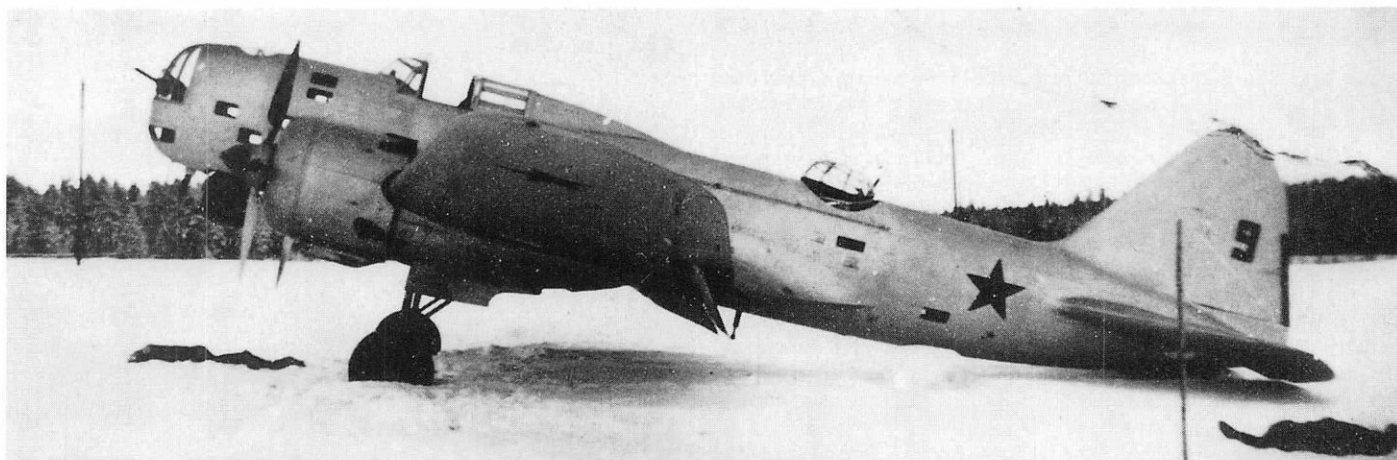
Quelques pilotes de la 4/LLv 24 devant le FR-99 du Cdt. Magnusson à Joutseno en janvier 1940. De g. à d. : Sgt. Martti Alho, le 1^{er} Lt. Fritz Rasmussen (volontaire danois), le 2^e Lt. Tapani Harmaja et le 1^{er} Lt. Per-Erik Sovelius. (Jorma Sarvanto)



Le Gloster Gladiator II GL-258 à Ruokolahti en février 1940. Il appartenait à la 2/LLv 26 et le 25 février 1940, il fut détruit par des Polikarpov I-153 de la 13 OIAE au-dessus de l'isthme de Carélie, tuant le Cap. Matti Sukanen. C'est sur cet appareil que le futur as Tuominen remporta deux victoires le 2 février 1940. (Kari Stenman)

Les pilotes de la 1^{re} escadrille du 13 IAP (VVS-KBF) posent devant l'un de leurs I-16 Type 17, version équipée de canons de 20 mm.





Cet Ilyushin DB-3M du 42 DBAP effectua un atterrissage forcé à Jääski le 3 février 1940, à cours de carburant. Seul l'observateur, le Cne. Ivan Solovyevitch survécut ; le Cne. Snopko (pil.) et le mitrailleur Mikhailin furent tués lorsqu'ils refusèrent de se rendre. (Kari Stenman)



Peu après, Sarvanto devint le commandant en second de la 1/LLv 24 et reçut le FR-80, vu ici à Joutseno. Sarvanto obtint le plus grand nombre de victoires de la Guerre d'Hiver avec 13 avions abattus et le premier à atteindre 10 victoires pendant la Seconde Guerre Mondiale. (Kari Stenman)



Un Ilyushin DB-3M "14 jaune" abattu pendant la Guerre d'Hiver. (Kari Stenman)

3 février

Le 1^{er} Lt. Jorma Sarvanto du LLv 24 obtient sa dixième victoire en abattant, aux commandes du FR-80, un DB-3M du 51 DBAP à Nuijamaa (sud-est de la Finlande). A l'ouest, 4 Fokker surprennent complètement 3 DB-3 de la 10 AB et les abattent tous dans les environs de Turku, le 2^e Lt. Pekka Kokko étant crédité de 2 victoires sur son FR-86.

4 février

Un DB-3 est encore abattu au-dessus de la mer, au sud-ouest de Turku, rendant les Soviétiques plus prudents. Jusqu'alors, tous les raids des bombardiers ne rencontrent pratiquement aucune opposition. La preuve est faite que les Finlandais reçoivent du nouveau matériel aéronautique.

5 février

Le mauvais temps ne permet guère de voler. Au sol, la 7^e Armée essaie une nouvelle fois de percer la ligne Mannerheim.

6 février

Le mauvais temps persiste et empêche les missions aériennes. Plus à l'ouest, le LLv 28 vient de recevoir les premiers des 30 Morane-Saulnier MS.406 envoyés par la France et l'unité effectue sa première mission de guerre depuis Säkylä, protégeant Turku et d'autres ports du sud-ouest.

7 et 8 février

Pratiquement aucune mission, sauf quelques reconnaissances, ne peut être réalisée à cause du très mauvais temps !

9 février

Les D.21 du LLv 24 effectuent 31 sorties d'interception sur le front de Carélie et revendiquent la destruction de 2 R-5.

10 février

La 4^e escadrille du LLv 24 attaque une importante formation de bombardiers



Les Morane de la 1/LLv 28 sur le Lac (gelé) de Pyhäjärvi à Säkylä, en février 1940. On aperçoit les MS302, MS325 (codé 5 sur la dérive) et le MS306. Le LLv 28 reçut 30 MS.406 de France en février 1940. (Erik Siren)

ennemis au-dessus de Lappeenranta ; cependant, l'escorte parvient à protéger les bombardiers et à abattre le FR-102, le Sgt.c. Väinö Ikonen étant blessé. La chance semble appartenir au passé pour les pilotes de D.21, dont les pertes commencent à augmenter. Les Soviétiques paraissent avoir compris qu'il est indispensable de fournir une escorte aux bombardiers.

11 février

Dans le secteur de Summa, dans l'isthme de Carélie, les troupes soviétiques lancent une nouvelle attaque qui cette fois va permettre, trois jours après, de percer les principales défenses finlandaises.

Trois Gladiator du LLv 26 affrontent 15 I-16 au nord du Lac Ladoga et en revendiquent un abattu. Le premier Fiat G.50 est pris en compte par le LLv 26 à Utti ; 13 autres vont suivre durant le mois.

12 février

Le LeR 1 effectue les missions de reconnaissance de routine. Le LLv 12 est réorganisé et une de ses escadrilles devient une unité de chasse dotée de Gladiator.

Une paire de Gladiator du LLv 26 intercepte 8 SB du 18 SBAP au nord du Lac Ladoga et en descend deux.

13 février

Une escadrille du LLv 14 perçoit également des Gladiator. Le LLv 24 effectue 71 sorties ce jour mais n'obtient aucun résultat. Six Gladiator du LLv 26 sont aux prises avec des I-153 au nord du Lac Ladoga lorsque leurs pilotes aperçoivent 9 SB du 39 SBAP venant de l'est de Suojärvi. L'Adj. Lautamäki et son ailier attaquent alors les bimoteurs dont 5 vont au tapis, comme le raconte le Sgt.c. Oiva Tuominen : « Alors que je patrouille en compagnie de l'Adj. Lautamäki, je distingue 9 SB venant de l'est de Suojärvi et se dirigeant vers l'ouest. Je le signale à Lautamäki et me dirige vers les appareils ennemis. La formation

Pose de quelques pilotes de la 4/LLv 24 devant le FR-95 en février 1940. De g. à d., le 2^e Lt. Olli Mustonen, 2^e Lt. Iikka Törrönen, Adj. Yrjö Turkka, 1^{er} Lt. Per-erik Sovelius, Sgt. Eero Kinnunen, Sgt.c. Sakari Ikonen, 2^e Lt. Toivo Vuorimaa, Sgt. Martti Alho et Sgt. Lasse Heikinaro. (Kari Stenman)



Camouflé contre une éventuelle attaque aérienne soviétique, ce R-5 fit un atterrissage forcé à Suomussalmi en janvier 1940. (SA-kuva)





L'épave du GL-257 le 13 février 1940. Le 1^{er} Lt. Jörn Ulrich, un volontaire danois de la 2/LLv 26, fut abattu et blessé à Havuvaara sur cet avion. (Kari Stenman)



Autre SB, non identifié hélas, abattu pendant la Guerre d'Hiver. (Aviation finlandaise)



Le GL-277 de la 1/LLv 12 à Karhusjärvi en mars 1940. Cet avion était piloté par le 2^e Lt. Ossi Marttila. Les pilotes des Gladiator de cette unité effectuèrent de nombreuses reconnaissances de l'avance soviétique dans l'isthme de Carélie. (Ossi Marttila)

ennemie vire vers l'est et à l'est de Soanjoki, je la rattrape et tire sur le bimoteur de gauche ; il s'écrase dans les bois. Un second appareil le rejoint une minute après tandis qu'un troisième s'écrase dans une mare.

Neuf autres bombardiers arrivent alors en provenance de Loimola, rejoignant les précédents. Je pense tout d'abord à des chasseurs mais je les rattrape rapidement, les rejoignant au-dessus de Kivijärvi, tirant sur l'avion de droite. Ma seconde rafale lui est fatale et il s'écrase sur la rive nord du Lac Kivijärvi. Au même moment, un I-15 décolle depuis la glace et je l'abats immédiatement en bordure de la forêt où il s'écrase en feu. Mon chasseur a deux trous de balles tirés depuis le sol ; je pilote le GL-255. »

Le Sgt.c. Tuominen se voit crédité de 3 ½ victoires sur les SB plus un I-15 et il devient ainsi le premier as sur Gladiator. D'autres Gladiator attaquent les bombardiers et en abattent deux.

14 février

La 7^e Armée soviétique contraint les troupes finlandaises à se replier 4 km derrière la principale ligne de défense. Le LeR I débute ses reconnaissances diurnes grâce à l'escorte des Gladiator, rendant ainsi possibles l'observation précise de l'avance ennemie. Cela n'empêche pas la poursuite des missions de harcèlement de nuit.

Le LLv 24 réalise 69 sorties en protection des troupes en route vers l'isthme de Carélie et qui doivent stopper les troupes de la 7^e Armée. Deux bombardiers d'une formation de 19 appareils du 48 SBAP sont abattus aux environs de Lappeenranta.

15 février

Le terrain de Lappeenranta étant soumis à d'incessantes attaques, le LLv 10 est transféré à Taipalsaari. Sa mission principale consiste à soutenir les troupes dans l'isthme de Carélie et de maintenir l'ennemi éloigné de Viipuri (Vyborg).

16 février

Le LeR 1 observe sans arrêt l'avance soviétique. A midi, le LLv 12 envoie le 2^e Lt. Marttila en reconnaissance sur un Gladiator ; il en fait le rapport suivant : « Mon avion est le GL-272, je vole à 200 m. Observations : un important groupe venant de la gare de Kämärä, les premières troupes aperçues près de la rivière Suurjoki et comprenant 10 chars et 15 véhicules remplies de troupes. Puis 10 autres chars et 5 véhicules. 3 chars vers le village de Kämärä, à 2 km de là. La route Lehtola-Kämärä est remplie de chars et de troupes motorisées qui tirent sur mon avion. »

Le LLv 24 réalise 47 sorties tandis que le LLv 26 abat un I-16.

17 février

Le LeR 1 poursuit ses attaques nocturnes contre les troupes ennemies en plus de ses missions de reconnaissance. A plusieurs occasions, les bombardiers soviétiques attaquent Kouvola où se situe un important nœud ferroviaire et routier. Le LLv 24 parvient à attaquer un groupe de 30 bombardiers juste en arrière de la ligne du front de Carélie ; 3 bombardiers sont abattus.

Les bombardiers soviétiques sont également très actifs dans d'autres secteurs. Tampere est ainsi durement bombardée ce jour par 42 SB du 35 SBAP. Des SB s'en prennent à Turku dont le port est pour l'instant bloqué ; plusieurs réservoirs à carburant sont touchés, déclenchant d'importants incendies.

Le LLv 28 remporte sa première victoire aux dépens d'un DB-3 de la 2^e escadrille du 53 DBAP ; le vainqueur est certainement le Lt. Hyrkkö qui pilote le MS-301.

18 février

Le LeR 1 réalise 33 missions nocturnes sur le secteur de Summa, attaquant des troupes et leurs campements. Plus de 300 appareils soviétiques bombardent Viipuri. Les chasseurs du LLv 24 effectuent 65 interceptions, revendiquant 3 bombardiers abattus. Les avions du LLv 26 en détruisent deux autres d'une formation de 40 près de Kouvola.

Les chasseurs du 49 IAP (VVS de la 8^e Armée) parviennent à abattre le Blenheim BL-113 du LLv 44 alors qu'il photographie des positions au nord du Lac Ladoga.

Turku est encore attaquée et deux navires y sont coulés.

19 février

30 missions de bombardement nocturne sont effectuées par le LeR 1 sur l'isthme de Carélie, dans les secteurs de Huumola et Summa. De grandes formations de bombardiers russes, escortées, survolent l'isthme de Carélie. Les chasseurs du LLv 24 décollent 60 fois, détruisant 2 bombardiers. Les chasseurs du 25 IAP abattent le FR-80, tuant le 1^{er} Lt. Erhard Frijs, volontaire danois, près de Käkisalmi.

Trois Gladiator du LLv 26 se trouvent aux prises avec plusieurs chasseurs adverses alors qu'ils poursuivent une formation de 32 bombardiers ; 2 I-153 sont revendiqués.

Le LeR 4 envoie pour la première fois un Blenheim sur l'isthme de Carélie ; il photographie les mouvements sur la toute Kuolemanjärvi-Raivola-Terijoki. Les appareils du régiment photographient également les îles de Suursaari, Tytärsaari et Seiskari dans le Golf de Finlande.

20 février

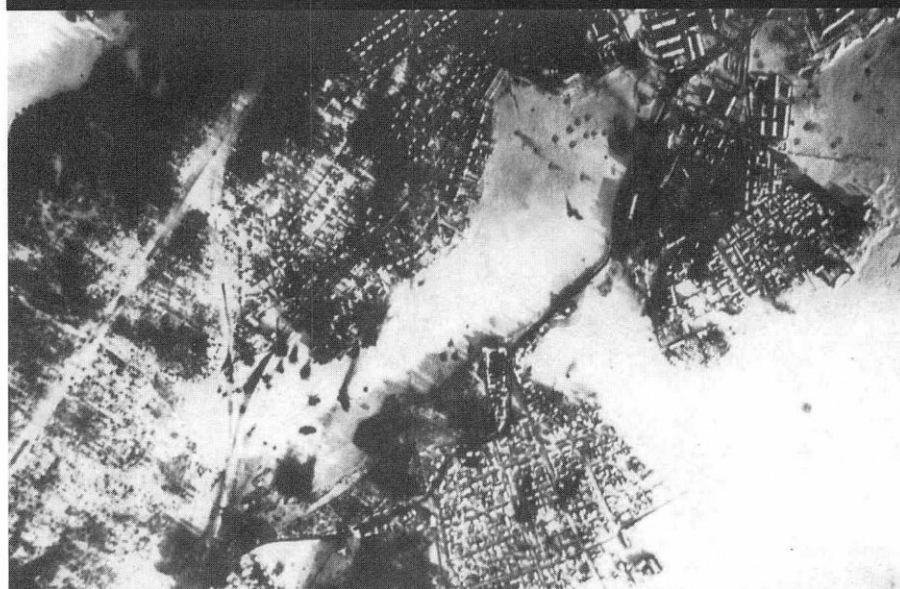
La 7^e Armée parvient à percer la ligne intermédiaire des défenses finlandaises dans l'isthme de Carélie mais son avance est stoppée la nuit suivante. Les avions du LeR 1 bombardent 21 fois les troupes soviétiques de tête et le LLv 24 effectue 49 sorties. Les chasseurs n'empêchent malheureusement pas le bombardement de la gare et des voies ferrées d'Elisenavaara, retardant le transport d'une division vers le front.



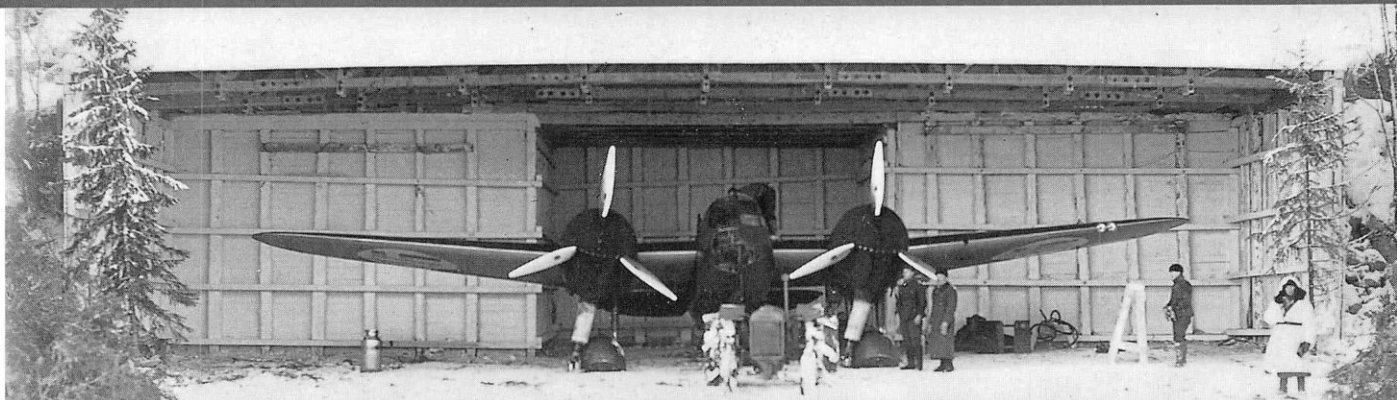
La queue du BL-117 photographiée en février 1940 ; cet appareil était piloté par l'Adj. Viljo Salminen (1/LLv 44) qui fut le premier du bombardement finlandais à recevoir la Croix de Mannerheim. (Musée de l'Aviation)



Le 1^{er} Lt. Reino Turkki, commandant la 2/LLv 28, pose avec ses mécaniciens devant le MS307, son avion personnel. La photo fut prise à Säkylä en février 1940. (Kari Stenman)



La ville de Viipuri (Vyborg) bombardée le 20 février 1940. Les Soviétiques essayèrent de contourner les défenses finlandaises en débarquant des troupes amenées par le Golfe de Viipuri, gelé.



Un Blenheim de la 2/LLv 44 dans un abri à Kuluntalahti le 30 janvier 1940. Les Blenheim furent utilisés pour les missions de reconnaissance lointaines, qu'ils étaient les seuls à pouvoir effectuer. (Aviation finlandaise)

Le 1^{er} Lt. Berg du LLv 26 devient le second as sur Gladiator. Il décolle dans son GL-280 et attaque une trentaine de SB du 6 DBAP allant bombarder Kouvola. Il en abat un mais il est également descendu en flammes. Berg saute en parachute et s'en tire avec des brûlures.

Une patrouille de MS.406 du LLv 28 intercepte un groupe de 6 SB allant attaquer Rauma. Un bombardier est abattu par le 1^{er} Lt. Turkki (MS-307) puis un second par les autres chasseurs. Un peu plus tard, le 1^{er} Lt. Veikko Karu (MS-321) intercepte 9 SB du 53 SBAP en route vers l'Estonie et parvient à en abattre deux.

Une nouvelle fois, le LeR 4 photographie les îles de Suursaari, Tytärsaari et Seiskari ainsi que la base aéronavale de Paldiski.

21 février

Dans la partie occidentale de l'isthme de Carélie, l'avance soviétique est stoppée, les reconnaissances du LeR 1 jouant un rôle essentiel dans l'information des troupes qui contre attaquent.

De nombreux terrains d'aviation finlandais deviennent les cibles quotidiennes des chasseurs soviétiques. Le LLv 24 revendique malgré tout la destruction de 2 bombardiers et autant de chasseurs.

En Laponie, une paire de Gladiator de la F 19 engage le combat contre une escadrille de DB-3 dans le secteur de Rovaniemi ; les Suédois en abattent un et en endommagent un second. A partir de cette date, la capitale de la Laponie ne subit plus d'attaque aérienne. La victoire est attribuée au 2^e Lt. Carl-Olof Steninger.

22 février

Les reconnaissances effectuées par le LeR 4 confirment que les troupes soviétiques n'avancent pas dans les secteurs de Suomussalmi et Kuhmo.

La F 19 perçoit un autre Hart et poursuit ses attaques nocturnes en bombardant les campements ennemis.

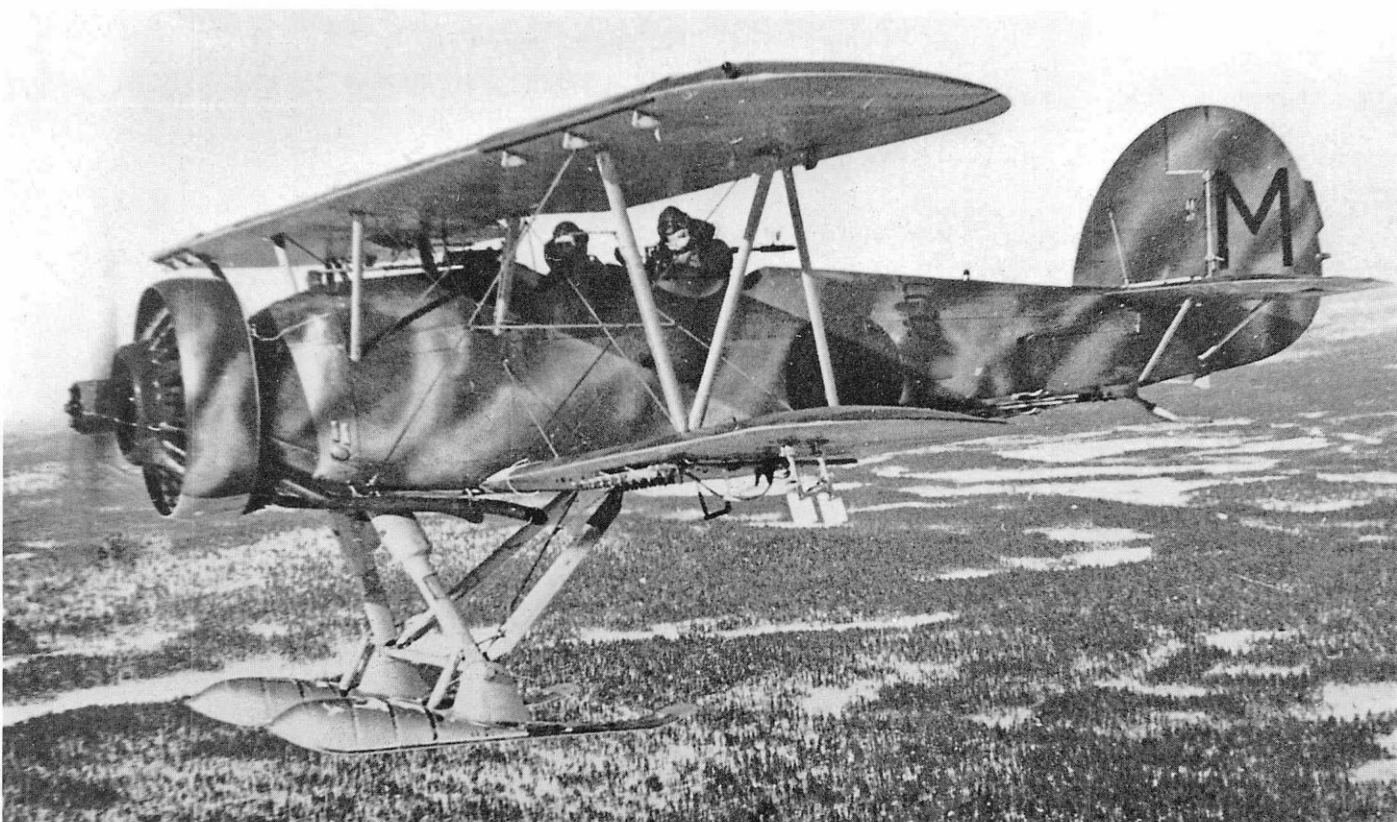
23 et 24 février

Sur le flanc droit du front de l'isthme de Carélie, les troupes finlandaises débute leur retrait de l'île de Koivisto. Le LLv 24 est requis pour protéger le repli mais le mauvais temps empêche tout décollage.

25 février

Tandis que le LeR 1 continue ses attaques nocturnes sur les campements des troupes soviétiques, la journée est coûteuse pour les deux camps dans le ciel de l'isthme de Carélie. Le LLv 26 envoie 3 Gladiator éliminer 9 Polikarpov R-5 d'observation d'artillerie mais ils sont escortés par 6 I-153 de la 13 OIAE. Après avoir abattu 4 R-5, les chasseurs finlandais perdent deux des leurs, le troisième étant endommagé au cours d'un atterrissage forcé suite aux dégâts causés lors du combat.

A l'ouest, la défense de Turku est prise en charge par le Détachement Turkki, composé de 6 MS.406 de la 2/LLv 28. Les D.21 sont ainsi libérés et envoyés sur des terrains avancés de l'isthme de Carélie.



Le Hart "M" de la F 19 en vol fin mars 1940, juste avant son retour en Suède. (Kari Stenman)

L'activité aérienne est importante. Le LeR I poursuit ses reconnaissances diurnes avec les Gladiator et nocturnes avec les C.X, ces derniers bombardant en même temps les campements. Les incendies de ces campements constituent d'excellents points de repère pour les avions suivants.

Des bombardiers soviétiques attaquent Immola, la base principale du LLv 24. Les Fokker décollent 47 fois, essayant d'engager des formations atteignant parfois 60 bombardiers. Les chasseurs soviétiques empêchent toute attaque. Le Sgt. Tauno Kaarma (LLv 24) parvient à échapper aux chasseurs du 68 IAP qui mettent en feu son FR-85 ; il parvient à se poser à Immola mais son avion est détruit.

Il est maintenant urgent pour le LLv 26 d'entrer en action, même si l'entraînement sur les Fiat G.50 n'a duré que dix jours. Le 26 février, le 1^{er} Lt. Puhakka est le premier (avec son ailier) à combattre l'aviation soviétique au sud de Kouvola. Aux commandes du FA-4, il abat un I-16 tandis que le 2^e Lt. Linnamaa envoie un DB-3 au tapis.

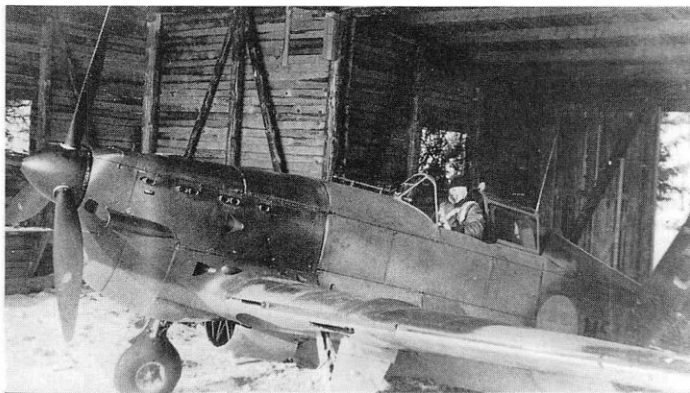
Le LLv 44 perd le BL-119 qui ne revient pas d'une reconnaissance au nord du Lac Ladoga ; il est abattu par des I-16 du 49 IAP. Le LLv 46 est enfin déclaré opérationnel et dès 03 h 00, 8 Blenheim IV décollent, emmenés par le Cne. Kepsu à l'attaque de Lotinanpelto : « *L'unité effectue une attaque avec 8 avions (BL-130, 128, 124, 129, 133, 132, 126 et 131) ; il faut bombarder les avions parqués sur le terrain de Lotinanpelto. La mauvaise visibilité éparpille les avions qui effectuent les missions suivantes : 3 appareils parviennent à attaquer l'objectif initial, un autre bombarde les entrepôts à la gare de Lotinanpelto, un autre les voies de chemin de fer, deux bombardent le second objectif de réserve, soit le village de Vitele et le dernier attaque une batterie d'artillerie à Yhinmäki.* »

Plusieurs incendies sont observés à Lotinanpelto et Vitele et plusieurs avions ennemis sont présumés endommagés. La D.C.A. ne se manifeste qu'à Vitele et un seul chasseur est aperçu. Les bombardements s'effectuent depuis 300 m. L'ennemi pense que ce sont ses propres bombardiers qui se présentent et il allume les phares d'atterrissage. »

Dans l'après-midi, trois autres Blenheim bombardent une nouvelle fois Lotinanpelto et y voient 8 avions détruits et le hangar en feu.

Au début de la guerre, le LLv 42 n'existe que sur le papier. Le 16 janvier 1940, l'unité devient réalité et le Cne. Armas Eskola en prend le commandement. Le personnel arrive une semaine plus tard à Juva et le même jour, des équipages britanniques amènent 12 Blenheim I pour l'équipement.

Deux Ripon du LLv 36 vont bombarder Suursaari de nuit mais le RI-130 est abattu par la D.C.A., équipage tué. Les SB de la 41 AE (VVS-KBF) bombardent les positions finlandaises à Taipale et Konevitsa pendant plusieurs heures.



Le MS318 de la 2/LLv 28 à Artukainen, près de Turku, en mars 1940. C'était l'appareil du Sgt. Antti Tani, qui devint un as avec 21 ½ à la fin de la Seconde Guerre. (Kari Stenman)



Le Cne. Auvo Maunula dans le cockpit de son Gladiator GL-270 en mars 1940. Il commandait la 1/LLv 12 et était un excellent pilote de reconnaissance, futur récipiendaire de la Croix de Mannerheim. Il se prépare à décoller de Karhusjärvi



Des pilotes du LLv 24 le 1^{er} janvier 1940. Debout, de g. à d., l'Adj. Yrjö Turkka, le Sgt. Lasse Heikinaro, le 1^{er} Lt. Jorma Sarvanto et le volontaire danois 1^{er} Lt. Erhard Frijs. Assis de g. à d., le Sgt. Risto Heiramo, le Sgt. Eero Kinnunen et le Sgt. Tauno Kaarma. A l'arrière plan, le FR-112, piloté par Jorma Karhunen. (Kari Stenman)



Des équipages britanniques amenèrent les Blenheim à Juva le 26 février 1940 pour équiper le LLv 42. On voit ici l'un des 12 appareils évacué de la piste de glace par le personnel au sol. (Aviation finlandaise)



Complètement dépassés, la plupart des Renault FT-17 finlandais servirent de points de défense fixes ; enterrés, ils furent éliminés l'un après l'autre au cours de l'offensive soviétique de février 1940 dans le secteur de Taipale.



Des soldats soviétiques examinent cette antiquité qu'est à l'époque le FT-17, capturé dans le secteur de Taipale.

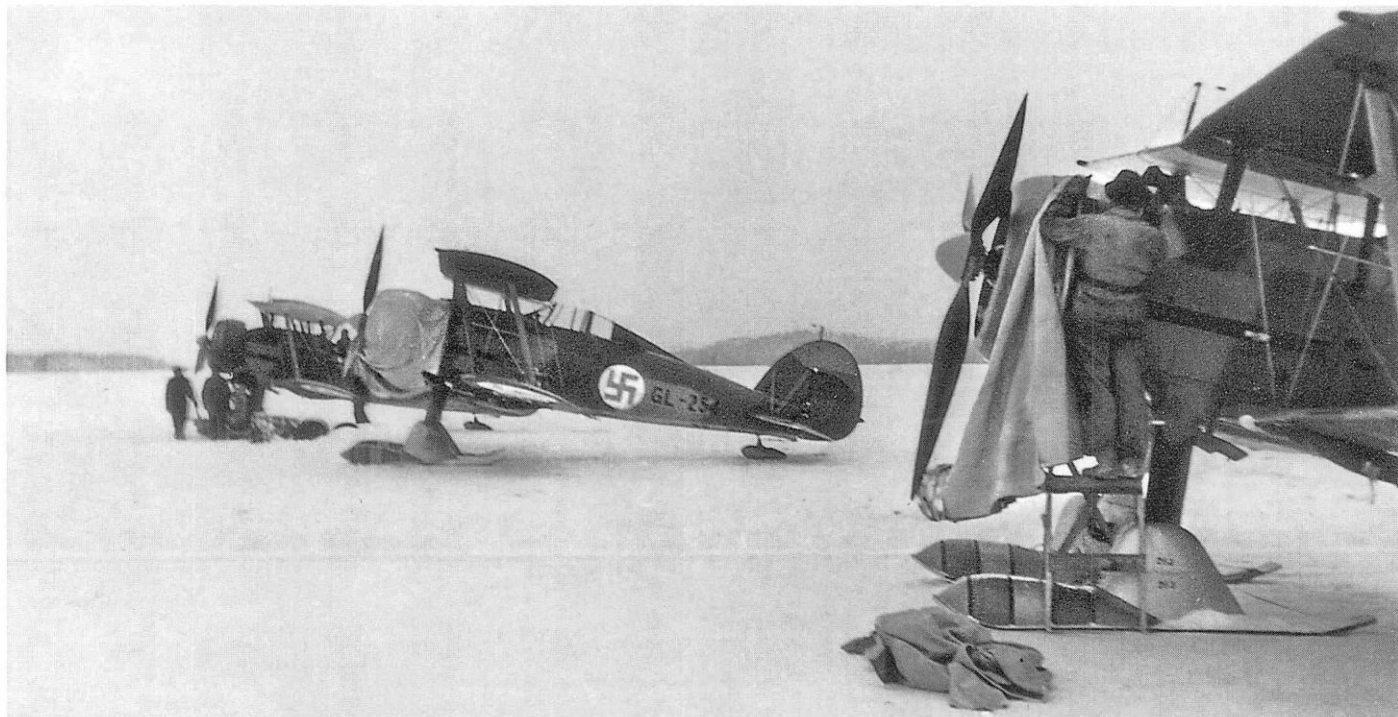


Le Morane-Saulnier MS.406 codé MS326, en service à la 3/LLv 28 vu à Säkylä en février 1940. Le Cap. Urho Lehtovaara, un futur as aux 44 victoires, le pilotait régulièrement. Les codes furent peints sans le tiret au cours de leur remontage en Suède. (Kari Stenman)

27 février

Le LLv 12 rapporte avoir observé de fortes concentrations de troupes soviétiques dans le secteur de Rokkala-Somme et en deux jours, Lihaniemi et Uuras sont remplies de troupes ! Le LLv 24 effectue 47 sorties au sud-est de Viipuri mais les chasseurs d'escorte adverses interdisent toute approche des bombardiers.

Tous les régiments de l'aviation finlandaise concentrent leur action dans l'isthme de Carélie. Une seconde attaque soviétique vient de rompre le périmètre de défense extérieur et les troupes ennemies approchent de Viipuri. Pendant 5 jours, les Blenheim bombardent troupes, véhicules, voies ferrées et équipements divers au sud et sud-est de Viipuri.



Les Gladiator de la 2/LLv 26 à Ruokolahti le 22 février 1940. Le premier est le GL-265 suivi du GL-259 ; ce dernier fut abattu par les I-153 du 68 IAP une semaine plus tard. (Gustaf Magnusson)

Des DB-3 et SB de la 10 AB (VVS-KBF) bombardent les deux navires cuirassés finlandais ancrés non loin de Turku, escortés par 16 chasseurs. Les Morane du LLv 28 tentent d'intercepter les intrus mais l'escorte les en empêche. Malgré la forte D.C.A., aucun bombardier n'est abattu.

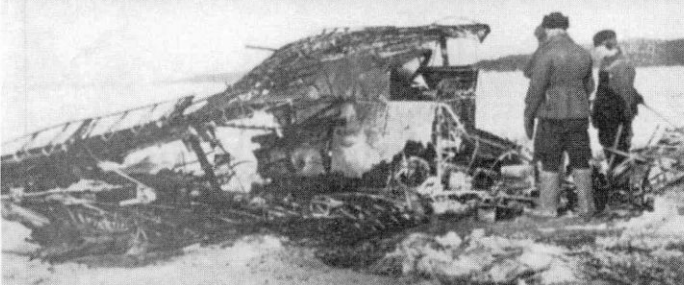
29 février

Le dernier jour de février 1940 est teinté de tristesse pour la chasse finlandaise. En effet, les chasseurs soviétiques lancent une série de raids contre les bases des LLv 24 et 26. Le Détachement Luukkanen se trouve depuis trois semaines à Ruokolahti et deux escadrilles de Gladiator du LLv 26 sont sous son autorité.

Les chasseurs du 49 IAP abattent un Gladiator en matinée. A midi, une formation de bombardiers est signalée en approche de Ruokolahti mais il s'agit en fait de 6 I-153 et 18 I-16 du 68 IAP ; ils surprennent complètement les Gladiator au décollage dont 3 sont immédiatement détruits. Un combat à basse altitude en détruit deux autres plus le D.21 FR-94 piloté par le 1^{er} Lt. Tatu Uhanantti. Un seul I-16 est abattu tandis que trois autres heurtent les arbres.



Cette photo, extraite d'un film d'époque, montre le GL-263 décollant d'Utti le 2 février 1940. Les chasseurs du 68 IAP l'abattirent également le 29 février suivant, blessant le Sgt.c. Jussi Tolkki. (SA-kuva)



Une photo, hélas de médiocre qualité, montrant les restes du Gladiator GL-263 de la 2/LLv 26, abattu par les chasseurs du 68 IAP le 29 février 1940. Touché au réservoir, l'avion prit feu mais le Sgt. Tolkki put le poser sur la glace ; il fut blessé mais parvint à fuir de l'épave.



Les restes du Gladiator GL-269 de la 2/LLv 26, aux commandes duquel périt le Sgt. Kosola, abattu par les chasseurs du 68 IAP le 29 février 1940.

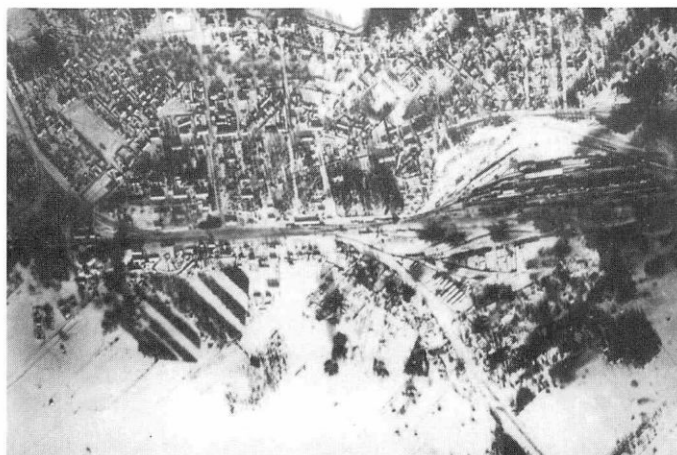


En février 1940 à Ruokolahti, quatre pilotes posent avec un Fokker ; sur le ski, le Cne. Eino Luukkanen, debout le Sgt.c. Ilmari Juutilainen, sur l'aile, à gauche le Sgt. Jalo Dahl puis le Sgt. Martti Alho. (Jalo Dahl)

Les voies de communication de Kouvola sont attaquées par 132 avions soviétiques pendant la journée ; les Fiat G.50 sont chargés de la défense. Ils interceptent une formation de 9 SB du 57 SBAP (VVS-KBF) et revendiquent trois victoires bien que les archives soviétiques n'attestent la perte que de 2 SB. Deux I-153 de la 12 OIAE qui les escortent sont aussi endommagés.

26 DB-3 et 1 SB du 7 DBAP s'en prennent les voies ferrées à Haapamäki tandis que les appareils du 52 SBAP attaquent celles de Riihimäki.

Le LLv 24 revendique 27 victoires pendant le mois de février et il dispose toujours de 22 Fokker D.21 à la fin du mois.



Bombardement de Kouvola le 29 février 1940, effectué par les SB du 57 SBAP ; les voies ferrées et la gare constituent apparemment l'objectif des bimoteurs. (Musée de l'Av. Nav)

MARS 1940

Alors que l'avance soviétique semble s'être arrêtée à la dernière ligne de défense finlandaise dans l'isthme de Carélie, au sud-est de Viipuri, le commandement soviétique décide de contourner ces défenses en faisant traverser à ses armées le Golf de Viipuri ! En d'autres parties du front, l'avance soviétique a déjà été stoppée. Au nord du Lac Ladoga, certaines unités font face à l'encerclement et pour certaines aux problèmes de ravitaillement. Les troupes soviétiques essaient de contourner les Finlandais mais sans vraiment y parvenir.

1^{er} mars

L'assaut soviétique contre Viipuri est repoussé. Sur les arrières du front de l'isthme de Carélie, les terrains de la chasse finlandaise sont sans arrêt attaqués, par les chasseurs et les bombardiers soviétiques. Les escadrilles du LLv 24 continuent d'utiliser plusieurs terrains avancés comme des lacs gelés, afin de rester opérationnelles. Le LLv 26 transfère ses derniers Gladiator aux LLv 12 et 14 du LeR I ; il est alors totalement équipé en Fiat G.50.

Une nouvelle fois, les bombardiers soviétiques viennent essayer de détruire les deux navires cuirassés finlandais à Turku ; 15 DB-3 du 1 AP en sont incapables à cause de la mauvaise visibilité.

2 mars

L'activité aérienne est relativement importante au-dessus de la Finlande. Le LeR I poursuit ses attaques contre les troupes soviétiques dans l'isthme de Carélie.

Le LLv 24 est mis au repos à Lemi où les personnels techniques en profitent pour remettre en état les D.21 qui sont au combat depuis le premier jour de la guerre.

Le Douglas DC-2 codé DC-1 fut donné par un Suédois, le comte von Rosen. Il est photographié à Joroinen au LLv 46 le 1^{er} mars 1940, avant son unique mission de bombardement de la Guerre d'Hiver. (Kari Stenman)



Deux photos soviétiques de deux des 7 chars finlandais Vickers VTT à canon de 37 mm Bofors, détruits lors des combats à Honkaniemi (Lebedevka) le 26 février 1940. Ils étaient en service à la 4^e Compagnie de chars.



Le GL-256 de la 2/LLv 12 en cours d'entretien à l'air libre à Konnunsuo le 2 mars 1940. (Aviation finlandaise)

Par contre, la journée est bien remplie pour le LLv 28 car les Soviétiques en veulent décidément beaucoup aux deux cuirassés finlandais ! 19 DB-3 (des 1 AP et 10 AB) et 9 SB avec leur escorte de chasse attaquent les deux navires à Turku. Les SB larguent de nombreuses bombes de petit calibre, suivis par les DB-3 qui lancent de plus gros projectiles. Les Morane du LLv 28 interceptent les SB dont un est abattu par le 2^e Lt. Massinen (MS-318). L'escorte s'interpose et un I-153 est endommagé par le tir des Morane du Cne. Jutila (MS-316) et le 2^e Lt. Reinikainen (MS-317). Le I-153 parvient à se poser sur la glace mais le pilote refuse de se rendre et il est tué dans l'escarmouche l'opposant aux soldats finlandais ; l'avion est plus tard capturé et emmené. Lorsqu'arrivent les DB-3, ils larguent leurs bombes de 500 et 250 kg à moyenne altitude. L'un d'eux est touché par la D.C.A. des cuirassés et s'écrase non loin de Kaksikerta, son équipage étant tué.

Tampere est durement touchée par les bombardements successifs des DB-3 (7 DBAP) et SB (35 SBAP) qui endommagent les voies ferrées et d'autres installations civiles. Les Soviétiques perdent au moins un SB, abattu semble-t-il par le Cne. Ehrnrooth qui pilote le D.21 FR-101. Un second est endommagé (peut-être par le Sgt. Lehtovaara sur le MS-326) et s'écrase à Kiikala. Mais l'escadrille d'essai perd l'Adj. Heiskala (FR-84) qui semble avoir été tué par le tir des DB-3.



Les Fiat du LLv 26 sur la glace du Lac de Haukkajärvi en mars 1940. Au premier plan, le FA-21. (Olli Puhakka)

3 mars

Les Russes avancent sur la glace du Golfe de Viipuri, formant ainsi une tête de pont à Vilaniemi et Häränpäänniemi. Des troupes et des colonnes motorisées défilent sans cesse sur la glace en provenance de Pulliniemi et Tupputa.

Tous les régiments aériens finlandais sont lancés dans la bataille pour faire face à ce danger très sérieux. Le LeR 4 ne ménage guère ses efforts et les Blenheim des LLv 44 et 42 envoient leurs avions par groupes de 5 sur Kiuskeri et Iso-Kalastaja dans le Golfe de Finlande, où des troupes ennemies marchent en direction de la côte finlandaise.

4 mars

Le LLv 14 est rappelé de l'est de l'isthme de Carélie pour contrer l'invasion. La mission matinale est ainsi décrite : « Avions et équipages : FK-110 2^e Lt. Ala-Panula et 1^{er} Lt. Honkanen ; FK-107 2^e Lt. Arkko et Sgt.c. Harju ; GL-267 1^{er} Lt. Ollikainen ; GL-273 1^{er} Lt. Pitkänen ; GL-274 1^{er} Lt. Kuula ; GL-276 2^e Lt. Malinen ; GL-278 Sgt.c. Perälä et GL-279 Cap. Roine. Mission : reconnaissance, bombardement et mitraillage des colonnes et camps à Häränpäänniemi-Pulliniemi-Teikarsaari-Vilaniemi. Décollage à 06 h 05 et retour à 07 h 30. Observations : sur la glace entre Pulliniemi et Teikarsaari, un flot continu de camions se dirige vers l'île de Tupputa. La route de glace de Tupputa-Vilaniemi est remplie de troupes, de camions et de chars. Sur la plage de Vilaniemi, 20 chars. Une batterie AA tire sur nous à Teikarsaari. Une colonne de troupes d'un km se dirige vers le sud-est depuis Teikarsaari. A Vilaniemi, plusieurs groupes se dirigent vers la plage. Nous larguons chacun (C.X) 2 x 50 kg, 3 x 25 kg et 6 x 3,5 kg et mitraillons à 2000 coups. Chasseurs ennemis aperçus à 5 km au nord de Viipuri. »

Le Golfe de Viipuri attire aussi l'attention de la chasse soviétique. Le Cne. Luukkanen dirige plusieurs missions de mitraillage et il décrit l'une d'elles : « Je brise le silence radio et ordonne à la formation (15 Fokker) de sortir des nuages. Nous « jouons » maintenant avec l'ennemi en approchant depuis leur direction. Je vire sur la gauche et emmène nos avions en piqué. Les objectifs ne manquent pas car les 4 km entre Tupputa et Vilaniemi sont remplis de véhicules et de chars. Une escadrille de I-16 survole Uuras et une autre unité de chasse se trouve de l'autre côté du golfe au-dessus de Ristiniemi. Nous poursuivons en piqué ; plus vite nous attaquerons, mieux cela sera pour nous. Nous ne sommes qu'à un km du premier



L'épave du DB-3 du Cne. Valentin Golub, du 1 AP (VVS-KBF), abattu par la D.C.A. des navires cuirassés finlandais le 2 mars 1940. Tout l'équipage fut tué.

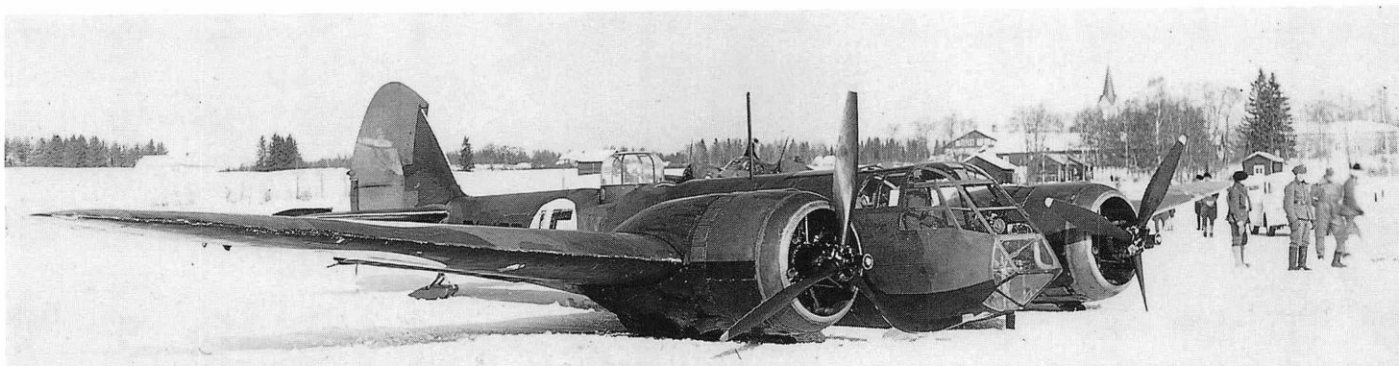


Vu à Utti, le GL-276 fut transféré le 1^{er} mars 1940 à la 2/LLv 14 par la 2/LLv 26. La 2/LLv 14 était chargée des reconnaissances sur la partie orientale de l'isthme de Carélie. (Musée de la guerre de Finlande)

objectif lorsque d'un coup le ciel se remplit d'explosions et de traçantes. Des explosions noires et blanches nous entourent, attirant les chasseurs ennemis sur nous.

Mes premiers coups touchent une colonne d'infanterie, suivie par une file de camions et finalement deux chars. Les balles de nos mitrailleuses ne semblent avoir aucun effet sur ces derniers. Après ce mitraillage, je jette un coup d'œil derrière pour m'assurer que les autres me suivent.

Nous rentrons immédiatement après l'attaque ; d'abord à basse altitude vers l'ouest puis nous virons vers le nord en direction de notre terrain, pour ne pas être découverts par l'ennemi. »



Le BL-142 de la 1/LLv 42 fut accidenté au décollage de Juva le 7 mars 1940, lorsque le 1^{er} Lt. Charles Doran, un volontaire américain, rentra le train par inadvertance. (Aviation finlandaise)

Toutes les unités du LeR 4 effectuent 33 sorties sur le Golf de Viipuri. Les premières missions sont le fait de petits groupes et ensuite d'avions seuls, qui décollent après s'être ravitaillés. Le Cdt. Eskola emmène le LLv 42 et raconte : « Le LLv 42 bombarde avec 5 avions (BL-145, 143, 142, 140 et 137). Les appareils sont séparés au cours d'une interception de la chasse et nous menons notre mission individuellement. A 16 h 05, deux Blenheim attaquent des troupes et des véhicules sur la côte de l'île de Melansaari (avec 4 x 100 kg et 4 x 62 kg), un autre bombarde des troupes sur l'île de Teikarsaari (1 x 100 kg, les autres bombes ne tombant pas) et un autre des troupes sur l'île de Tuppur. Un dernier avion mésestime son objectif et largue 4 projectiles de 100 kg sur Ristiniemi.

Sur la côte est de l'île de Teikarsaari, 10 à 30 chars se dirigent vers l'île de Melansaari. Cette dernière est pleine de troupes. Sur la côte, un enchevêtrement de véhicules et dans les bois, plein de troupes encore. De l'île de Tuppur à celle de Teikarsaari, s'étire une colonne hippomobile de 500 m. Tirs contre avions depuis Melansaari.

Au nord de Melansaari, 3 I-16 attaquent, sans effet. Au retour, un autre I-16 attaque à Virolahti mais il ne parvient pas à se placer correctement. »

5 mars

Le mauvais temps ne permet guère d'effectuer beaucoup de missions. La 3/LLv 24 perd pourtant le FR-76, le premier D.21 finlandais, auparavant équipé de canons. Il est abattu par des I-16 du 7 IAP et contraint d'atterrir dans les lignes soviétiques ; le Sgt. Fräntilä est fait prisonnier et l'épave du FR-76 est ramené dans le camp ennemi.

6 mars

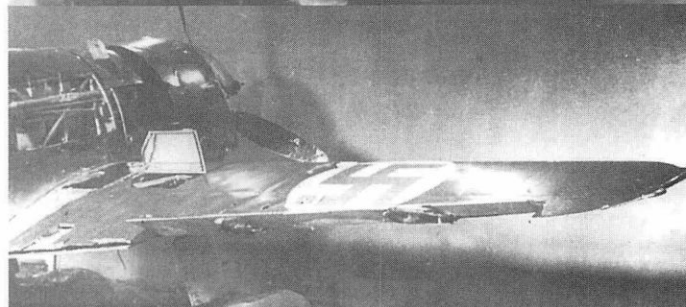
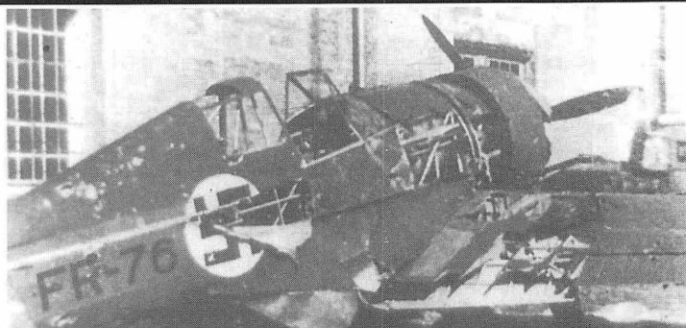
Les combats sur la côte à Vilaniemi sont rudes et les deux camps subissent de lourdes pertes. Les Finlandais y lancent leurs ultimes réserves et parviennent à stopper l'extension de l'invasion. Dans ce secteur uniquement, 70 chars soviétiques sont détruits.

Le LLv 24 effectue 18 missions de mitraillage au sol contre les troupes et les véhicules ennemis sur la glace du Golf de Viipuri tandis que le LeR 4 en réalise 18 dans le même secteur. Même le LLv 36 envoie 2 Ripons bombarder des troupes ennemies à Luppi !

Le même jour, la délégation finlandaise part pour Moscou à bord d'un Ju 52 suédois ; elle est chargée de négocier les termes de paix.

7 mars

Le LLv 14 exécute des missions d'escorte au profit des troupes finlandaises qui font mouvement à l'ouest de Viipuri ; 6 Gladiator sont pris dans un combat contre 3 I-153 du 148 IAP, dont 2 sont abattus au prix de 2 Gladiator endommagés, comme en fait état le rapport : « Avions et équipages : GL-267 1^{er} Lt. Ollikainen ; GL-273 1^{er} Lt. Pitkänen ; GL-274 1^{er} Lt. Kuula ; GL-276 2^e Lt. Malinen ; GL-278 Sgt.c. Perälä et GL-279 Cap. Roine. La mission se déroule entre 14 h 35 et 16 h 10. Alors que nous patrouillons au-dessus de Tienhaara, apercevons deux paires de I-16 mais il n'y a aucun contact. Au-dessus du village de Tervajoki, nous rencontrons 3 I-153 qui attaquent la seconde paire de Gladiator de notre dispositif. Les deux Gladiator de tête passent à l'attaque, le combat se déroulant entre



Deux photos soviétiques de l'épave du Fokker D.21 FR-76, abattu le 5 mars 1940 par des I-16 du 7 IAP.



Le Lt. Y.I. Antonov (à g.) et le Cne. N.I. Zhuralev du 25 IAP. Ce régiment est très actif (et redoutable) lors de l'offensive soviétique de février-mars 1940 aux environs de Viipuri.



Accident du BL-134 de la 1/LLv 42 à l'atterrissage à Luonetjärvi le 7 mars 1940 ; le Cap.Uuno Miettinen était aux commandes. (Aviation finlandaise)



Le BL-130 de la 1/LLv 46 à Luonetjärvi le 7 mars 1940. Le fuselage porte les traces de plusieurs rencontres avec la chasse soviétique au-dessus de Viipuri. (SA-kuva)

15 h 15 et 15 h 25, à 300 m d'altitude. Le vent emmène les avions vers l'ouest de Tervijoki. Deux I-153 sont abattus et ils s'écrasent dans la forêt. Le 1^{er} Lt. Ollikainen en revendique un, confirmé par le 1^{er} Lt. Kuula. Le second est revendiqué par le 2^e Lt. Malinen, confirmé par le 1^{er} Lt. Pitkänen. Le Cap. Roine fait un atterrissage forcé réussi à Löytöjärvi après avoir été touché dans le réservoir d'essence. L'aile de l'appareil du Sgt.c. Perälä touche celle d'un I-153, détruisant le saumon de l'aile supérieure du Gladiator. »

43 missions sont réalisées par le LLv 24 sur le Golf de Viipuri. La tâche des chasseurs devient difficile et très dangereuse. Les Soviétiques ont installé des unités de D.C.A. des deux côtes du golf et leurs chasseurs patrouillent sans arrêt en grand nombre, un régiment étant parfois au complet avec ses 50 appareils. La situation devient critique pour les Finlandais et deux escadrilles de Morane du LLv 28 sont transférées près du front dans l'isthme de Carélie. Ils prennent aussitôt part aux mitraillages au sol dans le secteur de Viipuri. Les Blenheim du LeR 4 effectuent 24 sorties. Les Soviétiques revendiquent 2 Blenheim abattus.

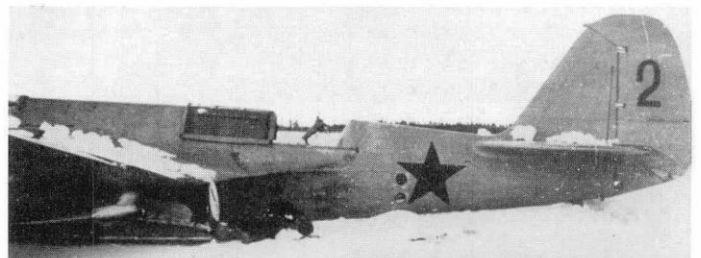
En Laponie, le 2^e Lt. Einar Theler de la F 19, abat un SB sur son Gladiator. Le pilote déplore la lenteur de son chasseur, à peine assez rapide pour rattraper les bombardiers soviétiques.

8 mars

Les négociations d'épaix débutent à Moscou alors que les forces soviétiques avancent sur la route Viipuri-Helsinki. Le LeR 4 poursuit ses missions de harcèlement des troupes soviétiques dans le Golf de Viipuri, 14 missions lui étant créditées. Le LLv 24 exécute 19 mitraillages. Ces attaques incessantes rendent les approvisionnements plus difficiles pour les troupes soviétiques.



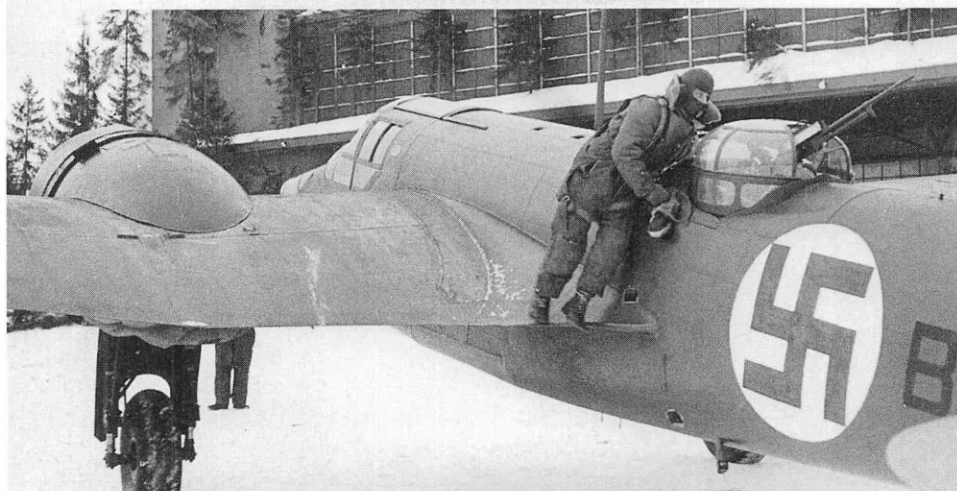
Le BL-128 de la 1/LLv 46 est poussé hors de son hangar à Luonetjärvi le 8 mars 1940. Son pilote était l'Adj. Veikko Räikkönen. (SA-kuva)



Le SB abattu par le 2^e Lt. Einar Theler le 7 mars 1940.



Des personnels de la F 19 exhibent le blindage du siège du pilote d'un SB abattu. A gauche, le Cne. Söderberg puis les Lt. Iacobi et Steninger. Le Sgt. armurier Erik Nylen tient le siège.



Le BL-124 (2/LLv 46) avant et après une mission au-dessus du Golfe de Viipuri le 8 mars 1940. L'équipage se composait du 2e Lt. Pekka Siponen (obs.), de l'Adj. Väinö Leskinen (pil.) et du Sgt. Kauko Lumiala (mitr.). (SA-kuva)

est stoppée et Viipuri reste aux mains des Finlandais.

Le LeR 1 envoie les avions des LLv 10 et 12 au-dessus du golfe. La reconnaissance effectuée par la seconde unité fournit d'excellents clichés de l'avance soviétique. Les bombardements des C.X sont forcément limités, leur charge de bombes n'étant pas très importante.

Les D.21 du LLv 24 effectuent jusqu'à 154 sorties, revendiquant un I-16 et perdant un D.21 en retour. Le LLv 26 réalise 10 mitraillages et le LLv 28 effectue 20 missions, abattant 2 chasseurs ; un Morane est abattu par la D.C.A.

Le LeR 4 est également très présent au-dessus du Golfe de Viipuri, les Blenheim effectuant jusqu'à 144 sorties. Mais les chasseurs soviétiques sont aussi très présents et les I-153 du 7 IAP abattent 3 Blenheim, un du LLv 42 et 2 du LLv 46. En retour, les mitrailleurs revendiquent la destruction de 3 chasseurs.

Les ultimes combats se déroulent au-dessus du sud de la Finlande et des formations atteignant parfois le nombre de 200 chasseurs sont aperçues. Le LLv 24 n'obtient aucun résultat malgré plusieurs affrontements contre des chasseurs russes.



Quelques pilotes de la 2/LLv 28 pendant la Guerre d'Hiver. A partir de la gauche, le Cap. Urho Lehtovaara, le Sgt.c. Onni Räikkönen, le 1er Lt. Reino Turkki et le Sgt. Matti Leinonen. (Kari Stenman)

9 mars

Les troupes ennemies approchent de Viipuri ; les troupes finlandaises se replient sur les différents fronts mais sans pour autant se laisser déborder. Le LeR 1 surveille constamment les mouvements au sol tandis que les avions des LeR 2 et 4 poursuivent leurs missions offensives dans le secteur de l'invasion. Le LLv 28 revendique deux chasseurs et le LLv 26 un autre, au-dessus du Golfe de Viipuri.

10 mars

Le LLv 10 est transféré à Puumala pendant la journée. Le temps est particulièrement mauvais et seul le LeR 4 effectue 24 sorties. En Laponie, 6 grands TB-3 font leur apparition au-dessus de Rovaniemi. Une paire de Gladiator de la F 19 sont envoyés les intercepter et le S.Lt. Gideon Karlsson parvient à abattre l'un des géants qui s'écrase à l'est de Kemijärvi.

11 mars

En sept jours de durs combats, la glace du Golf de Viipuri est « nettoyée », les troupes soviétiques subissant de lourdes pertes. L'invasion



Le 2e Lt. Gideon Karlsson, volontaire suédois de la F 19, abattit ce TB-3 4 M-17F (n°22198) au-dessus de Kemijärvi le 11 mars 1940. (Kari Stenman)





Le 2^e Lt. Toivo Vuorimaa, de la 4/LLv 24, pilote aux 4 victoires, dans le cockpit de son D.21. (Kari Stenman)



Le FA-10 du LLv 26 en cours d'entretien à Haukkajärvi en mars 1940. Les avions étaient poussés sous les arbres pour échapper aux reconnaissances adverses. (Jorma Sarvanto)



Le MS306 de la 1/LLv 28 à Säskylä en mars 1940. Son pilote, le 2^e Lt. Aarre Linnamaa (2^e à partir de la g.) est photographié avec les mécaniciens Risto Hiltunen, Reino Tuomela et Kaarlo Vilku. (Kari Stenman)



Décollage du MS305 de la 3/LLv 28 de la glace du terrain de Hollola le 13 mars 1940, au dernier jour de la Guerre d'Hiver. (SA-kuva)



Les mécaniciens et armuriers au travail sur un Morane de la 1/LLv 28 à Hollola le 13 mars 1940. La mitrailleuse est l'arme d'origine, une MAC 1934. (SA-kuva)

45 DB-3 du 7 DBAP attaquent les nœuds ferroviaires de Kouvola ; la D.C.A. abat l'un des bimoteurs. Le LLv 26 est engagé contre les DB-3 et le 1^{er} Lt. Puhakka parvient à en descendre un à bord de son G.50 (FR-21). Le volontaire italien, le Sgt. Manzocchi (FA-22) est cependant touché et il tente un atterrissage forcé sur le lac gelé d'Ikolajärvi ; le Fiat se retourne et lorsqu'on le retrouve, le pilote est déjà mort, certainement étouffé par la neige. Les Morane du LLv 28 sont également aux prises avec les DB-3 et revendiquent 3 victoires, non confirmées par les archives soviétiques.

12 mars

Le mauvais temps empêche la plupart des vols au sud de la Finlande.

13 mars

La Guerre d'Hiver prend officiellement fin à 11 h 00 suite aux négociations de paix à Moscou. La Finlande doit céder de larges parts de son territoire à l'URSS dont la plus grande partie de la Carélie et d'autres endroits plus au nord. Néanmoins, l'indépendance du pays est préservée. De plus, Molotov ne parvient pas à faire signer aux Finlandais le pacte d'assistance mutuelle tant convoité. Cela aura bien sûr des conséquences assez graves ; la Finlande se tournera alors vers l'Allemagne.



Le FR-95 vu à Siikakangas en juin 1940. Pendant la guerre, cet appareil est piloté par le Sgt.c. Lasse Heikinaro de la 4/LLv 24. (Uolevi Nurmi)

L'URSS est elle aussi pressée de faire la paix. Prolonger la guerre aurait certainement amené les Français et les Britanniques à soutenir ouvertement la Finlande et aurait rassemblé la Scandinavie. La résistance inattendue des troupes finlandaises entame le prestige de l'Armée Rouge et Staline veut donc en finir le plus vite possible...

BRÈVE ANALYSE

Aux yeux de bon nombre de lecteurs, la résistance de la Finlande demeure exceptionnelle. Elle le fut en effet. Il est donc intéressant de publier les chiffres qui suivent et qui permettent de se rendre compte de l'effort consenti

par les unités aériennes mais aussi de la disproportion des forces en présence.

Le Lentorykmentti I a effectué 894 missions pendant la guerre, durant lesquelles 66,7 tonnes de bombes sont larguées. Le nombre de missions se répartit comme suit : 135 pour le LLv 10, 374 pour le LLv 12, 234 pour le LLv 14 et 151 pour le LLv 16. Dix avions sont perdus en opérations et 17 membres d'équipages sont tués ou portés disparus, auxquels il faut ajouter 2 prisonniers de guerre.

Le Lentorykmentti totalise 3486 sorties à son actif, revendiquant 170 avions abattus et 70 autres endommagés ; 10 pilotes sont devenus des as. 23 chasseurs sont perdus au cours des combats. Le LLv 24 totalise 2388 sorties,



Le BL-124 de la 2/LLv 46 et réarmé et réapprovisionné en carburant à Luonetjärvi le 8 mars 1940, peu avant une mission au-dessus du Golfe de Viipuri. (SA-kuva)



Aviateurs finlandais de l'école de chasse et pilotes suédois posent devant un Gladiator de la F 19 à Kauhava le 30 mars 1940. De g. à d., le 2^e Lt. Arne Frykholm, le 2^e Lt. Hans Palme, le Cne. Kurt Ritjärvi (Finl.), le 2^e Lt. Roland Martin, le Lt.col. Rainer Ahonius (Finl.), le 2^e Lt. Josef Karlsson, le 1^{er} Lt. Yrjö Ahokas (Finl.), le 2^e Lt. Jan Jacobi et le Sgt.c. Bertil Bjellby. (Aviation finlandaise)

122 victoires, 10 avions perdus et 7 pilotes tués ; le LLv 26 effectua 1170 missions, remportant 34 victoires, perdant 12 avions et 7 pilotes tués ; enfin le LLv 28 compte pour 288 sorties, revendiquant 14 victoires et perdant un seul avion en combat.

Le Lentorykmentti 4 effectua 423 sorties, soit par unité : 209 pour le LLv 44, 152 pour le LLv 46 et 62 pour le LLv 42. 131 tonnes de bombes sont larguées durant les missions ; 7 Blenheim sont détruits et 13 membres d'équipages sont tués. Les mitrailleurs revendiquent 5 chasseurs ennemis abattus.

Le LLv 36 exécute 186 missions perdant 2 avions et 4 membres d'équipages. Le T-LLv 39 effectue quant à lui 61 missions sans pertes en combat. L'escadrille d'essai effectue 89 sorties, revendique 9 victoires aériennes, perdant un avion et un pilote. L'unité des volontaires suédois, la F 19, réalise 464 sorties de guerre, revendiquant 8 victoires et perdant 4 avions ; 2 membres d'équipages sont tués et 2 autres faits prisonniers.

Le total des missions de l'aviation finlandaise atteint donc 5693 au cours desquelles 207 avions ennemis sont revendiqués et 53 avions amis perdus. La D.C.A. finlandaise réclame 314 avions ennemis. Les récentes recherches effectuées côté russe montrent 579 avions perdus, ce qui semble assez proche des études finlandaises (521 avions revendiqués).

Les forces aériennes soviétiques effectuent 100 970 sorties pendant la campagne ; elles revendiquent 427 victoires aériennes et admettent alors la perte de 261 appareils.

Les études finlandaises estiment à 690 le nombre d'attaques aériennes sur des objectifs civils ; 55 000 bombes explosives et 41 000 autres incendiaires ont été larguées. En 440 occasions, les objectifs ont aussi été mitraillés. Ces attaques ont causé la mort de 965 civils auxquels il faut ajouter 540 blessés graves et 1300 autres légers. 157 bâtiments en pierre sont détruits, 99 brûlés et 600 endommagés ; 1800 maisons en bois sont détruites et 4100 autres endommagées. Le tableau ci-dessous fait état de quelques-uns de ces raids.

Ville	Nombre d'attaques	Nombre d'avions	Nombre de bombes Larguées	Tués
Helsinki	8	70	350	97
Turku	61	440	2550	52
Tampere	12	260	1000	17
Hanko	72	260	1100	6
Kouvola	39	850	1200	28
Lappeenranta	36	550	1800	37
Elisenvaara	39	280	1000	35
Viipuri	64	1400	4700	38
Rovaniemi	19	170	700	25

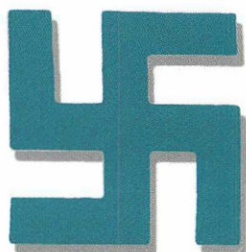
Ces attaques n'eurent pratiquement aucun impact sur l'effort de guerre finlandais, étant perçues alors plus comme un acharnement et ayant occasionnellement des conséquences. L'une des raisons de l'inefficacité générale de ces attaques est l'éparpillement de la population, les objectifs étant en général très difficiles à trouver. La précision des bombardements laisse beaucoup à désirer et l'épaisseur de la neige minimise le souffle des explosions. Les pilotes finlandais (et suédois) constatent également qu'en cas d'interception, les bombardiers soviétiques larguent souvent leurs projectiles au hasard et font demi-tour. Cela vaut spécialement pour les missions accomplies par les VVS de la Flotte de la Baltique dont les résultats sont parfois insignifiants alors qu'à l'époque ils sont largement médiatisés.



Le 1^{er} Lt. F.I. Shinkarenko pose fièrement devant son I-16 Type 10. Ce pilote de la 13 OIAE fut crédité de 3 victoires aériennes pendant la guerre d'Hiver et reçut le titre de Héros de l'Union Soviétique le 7 avril 1940.



Le Cdt. P.M. Petrov près de son I-16. Il recevra le titre de Héros de l'Union Soviétique pour avoir fait face à 15 avions ennemis et descendu trois d'entre eux !



STATISTIQUES DES AVIONS DISPONIBLES

Forces aériennes soviétiques

VVS	01/12/1939			01/01/1940			01/02/1940			13/03/1940		
	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B	A
7 ^e Armée	685	665	283	548	615	280	625	520	200	-	-	-
8 ^e Armée	55	20	-	80	101	40	109	140	26	121	150	70
9 ^e Armée	15	-	-	93	49	7	138	120	17	140	143	24
14 ^e Armée	50	46	-	74	53	-	86	52	-	85	96	4
Flotte de la Baltique	239	104	136	232	82	103	214	97	101	258	72	135
13 ^e Armée	-	-	-	86	56	8	84	115	67	88	245	116
Groupe Spécial	-	-	-	33	60	-	68	72	-	126	217	-
15 ^e Armée	-	-	-	-	-	-	-	-	-	138	168	72
Front nord-ouest	-	-	-	-	-	-	-	-	-	672	533	145
Total	2318			2650			2851			3818		

Force aérienne finlandaise

Unité	01/12/1939			01/01/1940			01/02/1940			13/03/1940		
	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B	A
LeR 1	-	-	48	-	-	41	-	-	39	13	-	27
LeR 2	46	-	-	38	-	-	45	-	-	87	-	-
LeR 4	-	17	-	-	14	-	-	20	-	-	20	-
LLv 36	-	-	8	-	-	7	-	-	6	-	-	8
Total	119			110			122			166		

C = Chasseur B = Bombardier A = Autres (divers types)

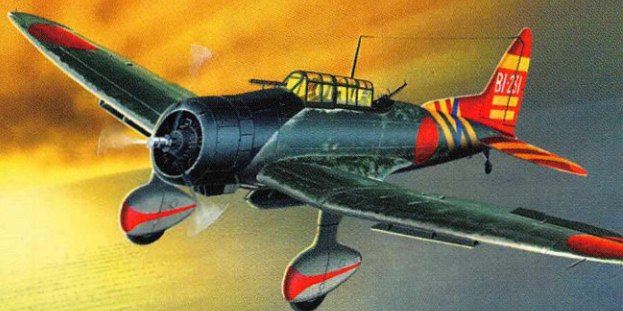
SAMOURAI SUR PORTE-AVIONS

par Micjel Ledet

SAMOURAI SUR PORTE-AVIONS

par Micjel Ledet

Les groupes embarqués Japonais et leurs porte-avions. 1922-1944



Collection Histoire de l'Aviation n° 17

N° 17. Histoire de l'Aviation : SAMOURAI sur porte-avions.

Par Michel LEDET.

Pour la première fois, un ouvrage décrit l'existence des groupes embarqués de la Marine Impériale japonaise, de leur création en 1922 à leur disparition à la fin de 1944. Illustré par plus de 500 photos, de nombreux profils couleur, des plans et écorchés, des fiches monographique, cet ouvrage raconte comment l'aviation embarquée nippone devint l'une des plus puissantes au monde. La guerre en Chine, Pearl Harbor, Midway, Santa Cruz, les Mariannes, Leyte ; toutes les batailles auxquelles ont pris part les porte-avions japonais sont décrites. Près de 400 pages qui vous feront découvrir ce que fut cette arme aujourd'hui disparue. Les porte-avions de l'Armée Impériale font également l'objet d'un chapitre.

For the first time a book describes the history of the Imperial Japanese Navy carrier air groups, from their debuts in 1922 to their sad end at the end of 1944. More than 500 photos have been gathered and the book contains many colour profiles, scale drawings, cutaways. All the battles in which these groups were involved are described here in nearly 400 pages. The Japanese Army carriers are also covered in a special chapter. Photo captions in English..



Prix de Souscription : € 52,00 port offert
(€ 60,00 + 15% de port après parution)

SAMOURAI sur porte-avions

Prix en souscription : 52€ et port offert (après parution : 60€ + port)

Bon de souscription



Remplissez ou recopiez le bon de souscription ci-dessous et retournez-le avec votre règlement à :

SARL LELA PRESSE

29, rue Paul Bert, 62 230 Outreau - France

Tél.: 33 (0)3 21 33 88 96 - Fax : 33 (0)3 21 32 00 39

E.mail : lela.presse@wanadoo.fr - www.avionsbateaux.com

NOM : _____ PRÉNOM : _____

ADRESSE : _____

CODE POSTALE : _____ VILLE : _____ PAYS : _____



OUI JE SOUSCRIS AU LIVRE "SAMOURAI" AU PRIX DE 52,00 €.

Je règle par chèque, mandat postal ou Visa/Mastercard (rayer les mentions inutiles) la somme de 52,00 €.

N° carte VISA/MASTERCARD : _____ Date d'expiration : _____

Signature : _____

In case of payment by cheques, these must be in Euros, drawn on a French bank.

Votre règlement ne sera encaissé qu'à parution ; il doit donc être indépendant de toute autre commande. Merci d'émettre un chèque pour chaque souscription

COMMANDANTS DES UNITES FINLANDAISES

Commandant en chef de l'aviation

Gén. Jarl Lundquist

LENTORYKMENTTI 1

Commandant
Col Yrjö Opas 30.11.39-13.03.40

LENTOLAIVUE 10 30.11.39-13.03.40

Commandant
Maj Kuno Janarmo 30.11.39-25.01.40
Capt Birger Gabrielsson 25.01.40-13.03.40
1e escadrille
1Lt Aimo Pietarinen 30.11.39-13.03.40
2e escadrille
1Lt Heikki Kalaja 30.11.39-10.01.40
1Lt Leo Mustonen + 10.01.40-15.01.40
1Lt Reino Vaittinen 25.01.40-01.02.40
3e escadrille
1Lt Leo Mustonen 30.11.39-10.01.40
1Lt Heikki Kalaja 10.01.40-13.03.40

LENTOLAIVUE 12 30.11.39-13.03.40

Commandant
Maj Arvo Nisonen 30.11.39-17.01.40
Maj Otto Holm 17.01.40-13.03.40
1e escadrille
Capt Auvo Maunula 19.01.40-13.03.40
2e escadrille
1Lt Ilmari Salo + 30.11.39-23.12.39
1Lt Erkki Ilveskorpi 23.12.39-08.02.40
1Lt Tauno Halonen 08.02.40-28.02.40
Capt Olavi Seeve 28.02.40-13.03.40
3e escadrille
1Lt Aulis Bremer 30.11.39-23.02.40
1Lt Timo Koponen 23.02.40-13.03.40

LENTOLAIVUE 14 30.11.39-13.03.40

Commandant
Capt Jaakko Moilanen 08.12.39-13.03.40
1e escadrille
1Lt Martti Eskola 30.11.39-13.03.40
2e escadrille
1Lt Ensi Sario + 30.11.39-02.12.39
1Lt Tauno Ollikainen + 02.12.39-10.03.40
1Lt Arvo Hassinen 10.03.40-13.03.40
3e escadrille
1Lt Erik Kerke 30.11.39-13.03.40

LENTOLAIVUE 16 30.11.39-13.03.40

Commandant
Capt Armas Viherto 30.11.39-13.03.40
1e escadrille
1Lt Risto Rautakoura 30.11.39-23.01.40
1Lt Erkki Uotinen 23.01.40-13.02.40
1Lt Risto Rautakoura 13.02.40-13.03.40
2e escadrille
1Lt Pentti Hyvönen 30.11.39-13.03.40
3e escadrille
Capt Jalmari Vatanen 06.12.39-13.03.40

LENTORYKMENTTI 2

Commandant
LtCol Richard Lorentz 30.11.39-13.03.40

LENTOLAIVUE 24 30.11.39-13.03.40

Commandant
Maj Gustaf Magnusson 30.11.39-13.03.40
1e escadrille
Capt Eino Carlsson 30.11.39-13.03.40
2e escadrille

1Lt Jaakko Vuorela + 30.11.39-30.01.40
1Lt Jorma Karhunen 30.01.40-13.03.40
3e escadrille
1Lt Eino Luukkanen 30.11.39-13.03.40
4e escadrille
Maj Gustaf Magnusson 30.11.39-13.03.40
5e escadrille
1Lt Leo Ahola 30.11.39-13.03.40

LENTOLAIVUE 26 30.11.39-13.03.40

Commandant
Capt Erkki Heinilä 30.11.39-06.12.40
Maj Raoul Harju-Jeanty 06.12.40-13.03.40
1e escadrille
1Lt Ensio Kivinen 19.01.40-13.03.40
2e escadrille
1Lt Pekka Siiräinen 09.02.40-13.03.40
3e escadrille
1Lt Urho Nieminen 11.02.40-05.03.40
1Lt Olli Puhakka 05.03.40-13.03.40
Détachment Heinilä
Capt Erkki Heinilä 30.11.39-31.01.40

LENTOLAIVUE 28 08.12.39-13.03.40

Commandant
Maj Niilo Jusu 08.12.39-13.03.40
1e escadrille
Capt Sven-Erik Siren 08.12.39-13.03.40
2e escadrille
1Lt Reino Turkki 08.12.39-13.03.40
3e escadrille
Capt Eino Jutila 08.12.39-13.03.40
Détachment Rätty
1Lt Jussi Rätty 08.03.40-13.03.40

LENTOLAIVUE 22 16.01.40-13.03.40

Commandant
Capt Erkki Heinilä 16.01.40-13.03.40
1e escadrille
1Lt Aulis Bremer 23.02.40-13.03.40

LENTORYKMENTTI 4

Commandant
LtCol Toivo Somerto 30.11.39-13.03.40

LENTOLAIVUE 44 30.11.39-13.03.40

Commandant
Maj Erik Stenbäck 30.11.39-13.03.40
1e escadrille
Capt Olavi Lumiala 30.11.39-13.03.40
2e escadrille
1Lt Kauko Pirhonen 30.11.39-13.03.40
3e escadrille
1Lt Birger Ek 30.11.39-13.03.40

LENTOLAIVUE 46 30.11.39-13.03.40

Commandant
Maj Olavi Sarko 30.11.39-13.03.40
1e escadrille
Capt Jouko Pionius + 30.11.39-10.03.40
2e escadrille
Capt Kalle Kepsu 30.11.39-13.03.40
3e escadrille
1Lt Olavi Siirilä 30.11.39-13.03.40

LENTOLAIVUE 42 16.01.40-13.03.40

Commandant
Capt Armas Eskola 16.01.40-13.03.40
1e escadrille
1Lt Oskari Haaki 26.02.40-13.03.40
2e escadrille
1Lt Olavi Pesola 26.02.40-13.03.40
3e escadrille
1Lt Kaj Havola 26.02.40-13.03.40

ERILLINEN LENTOLAIVUE
30.11.39-13.03.40

Commandant	
LtCol Gösta von Behr	30.11.39-13.03.40
Lentolaivue 36 (personnel navigant du Er.LLv)	
Capt Helmer Helenius	30.11.39-13.03.40
2e escadrille	
1Lt Johan Gabrielsson	30.11.39-13.03.40
3e escadrille	
1Lt Lauri Karjalainen	30.11.39-13.03.40

VICTOIRES AÉRIENNES FINLANDAISE

Date et heure	Lieu	unité et pilote	Avion	avion ennemi	Unité
01.12.39 11.45-11.55	Muolaanjärvi	26 SSgt T. Uuttu	BU-64	I-16	7 IAP E
12.05	Perrojoki	24 1Lt J. Vuorela	FR-86	SB	(T
12.20	Vammeljärvi	24 1Lt J. Vuorela	FR-86	SB	(E
13.10	Koljola station	24 1Lt E. Luukkanen	FR-104	SB	(24 SBAPT
13.10	Seivästö	24 Sgt L. Nissinen	FR-98	SB	(5 x SB E
13.10	Rautu	24 1Lt P-E. Sovelius	FR-92	SB	(E
14.05	Johannes	24 Sgt K. Virta	FR-84	SB	(T
14.15-14.20	Ruokolahti	24 Capt G. Magnusson	FR-99	SB	(T
14.17	Tainionkoski	24 1Lt J. Karhunen	FR-112	SB	(E
14.20	Tainionkoski	26 1Lt J. Rätty	FR-115	SB	(41 SBAPT
14.20	Ristniemi	24 2Lt P. Kokko	FR-87	SB	(6 x SB E
14.30	Imatra	24 Sgt L. Heikinaro	FR-93	SB	(T
14.30	Ristniemi	24 Sgt L. Rautakorpi	FR-90	SB	(E
14.40	Lappeenranta	24 1Lt L. Ahola	FR-113	SB	(E
18.12.39 14.30-15.00	Humaljoki	24 1Lt J. Karhunen	FR-112	SB	24 SBAP E
19.12.39 10.15-10.25	Muolaanjärvi	24 SSgt K. Virta	FR-84	I-16	68 IAP T
10.15-10.25	Muolaanjärvi	24 SSgt K. Virta	FR-84	I-16	E
10.30	Seivästö	24 1Lt P-E. Sovelius	FR-92	SB	(T
10.30	Kilpolanjärvi	24 Sgt S. Ikonen	FR-102	SB	(13 SBAPT
10.45	Äyräpää	26 2Lt E. Malmivuo	FR-116	SB	(6 x SB T
10.50	Perkjärvi 2	6 1Lt U. Nieminen	FR-111	SB	(T
10.50	Muolaanjärvi	26 Sgt L. Aaltonen	FR-114	SB	(T
11.20	Muolaanjärvi	24 WO V. Pyötsiä	FR-110	SB	(T
11.30	Vammelsuu	26 Sgt P. Tilli FR-103	SB	(T	
11.40	Muolaanjärvi	26 Sgt P. Mannila	FR-96	SB	(44 SBAPT
11.55	Rautu	24 Sgt I. Juutilainen	FR-108	SB	(8 x SB T
12.35-13.20	Antrea	24 Capt E. Carlsson	FR-89	SB	(E
13.00	Sairala	24 Sgt T. Vuorimaa	FR-83	SB	(T
15.20	Oravaniemi	24 1Lt J. Karhunen	FR-112	½ DB-3	6 DBAP T
		24 Sgt M. Alho	FR-117	½ DB-3	
20.12.39 10.15-12.05	Mantsi	46 Sgt V. Mörsky	BL-106	I-16	T
14.00	Kämärä	24 SSgt L. Rautakorpi	FR-90	I-16	T
14.00	Kämärä	24 1Lt J. Vuorela	FR-87	I-16	T
14.10-15-00	Lempaala	24 1Lt T. Huhanantti	FR-76	SB	24 SBAP T
21.12.39 14.30	Kämärä	24 1Lt J. Vuorela	FR-87	DB-3	6 DBAP T
14.30	Kämärä	26 2Lt K. Linnamaa	FR-114	DB-3	6 DBAP T
14.30	Kämärä	24 2Lt J. Savonen	FR-93	DB-3	53 DBAP T
23.12.39 10.15	Leipäsuu	24 1Lt T. Huhanantti	FR-76	½ R-5	16 KAO T
		24 1Lt E. Luukkanen	FR-108	½ R-5	
10.40	Muolaanjärvi	24 Sgt L. Nissinen	FR-98	I-16	(25 IAP T
10.45	Muolaa	24 2Lt E. Ilveskorpi	FR-117	I-16	(2 x I-16 T
10.40-10.55	Muolaanjärvi	26 1Lt U. Nieminen	FR-96	I-16	(T
10.48	Heinjoki	24 1Lt J. Karhunen	FR-112	1/3 SB	44 SABAPT
		24 WO Y. Turkka	FR-83	1/3 SB	
		24 WO V. Pyötsiä	FR-110	1/3 SB	
10.50	Pölläkkälä	24 WO Y. Turkka	FR-83	SB	44 SBAP T
10.50-10.55	Heinjoki	24 Six pilots	FR- SB	44 SBAP	T
10.55	Kämärä	26 Sgt P. Tilli FR-103	I-16	7 IAP	T
11.10	Noskuanselkä	26 Sgt P. Tilli FR-103	I-16	7 IAP	T
11.08	Ristseppälä	24 1Lt J. Sarvanto	FR-97	SB	44 SBAP T
11.15	Noisniemi	24 1Lt J. Sarvanto	FR-97	SB	44 SBAP E
11.55-12.00	Käkisalmi	26 1Lt P. Tevä	BU-68	SB	24 SBAP T
12.00	Lempaalanjärvi	24 Maj G. Magnusson	FR-99	SB	44 SBAP T
25.12.39 11.25	Lauritsala	24 WO Y. Turkka	FR-83	SB	41 SBAP T
12.00	Enso	24 Sgt S. Ikonen	FR-102	½ DB-3	6 DBAP T
		24 Sgt L. Nissinen	FR-98	½ DB-3	
12.05	Immola	24 1Lt P-E. Sovelius	FR-92	½ DB-3	6 DBAP T
		24 SSgt K. Virta	FR-101	½ DB-3	
12.20	Joutseno	24 SSgt K. Virta	FR-101	½ DB-3	6 DBAP T
		26 SSgt O. Tuominen	FR-117	½ DB-3	
13.30	Korpijärvi-Ägläjärvi	24 1Lt J. Karhunen	FR-112	2 x SB	72 SBAP T
13.30	Korpiselkä-Ägläjärvi	24 Sgt T. Vuorimaa	FR-93	2 x SB	72 SBAP T

27.12.39	12.00	Käkisalmi	26	Sgt V. Porvari	BU-68	I-16	68 IAP	E
	14.30	Korpiselkä-Aittojoki	24	WO V. Pyötsiä	FR-110	2 x I-152		T
	14.55	Imatra	24	2Lt E. Ilveskorpi	FR-78	SB	2 SBAP	E
	14.55	Jääskenjärvi	24	Sgt L. Nissinen	FR-98	SB	2 SBAP	T
	14.55	Imatra	24	Sgt M. Sillanpää	FR-81	SB	2 SBAP	T
31.12.39	10.30	Uomaa	24	Sgt I. Juutilainen	FR-106	I-16		T
01.01.40	12.50	Kitelä	24	WO V. Pyötsiä	FR-110	SB	72 SBAP	T
	12.55	Uuksujärvi	24	SSgt T. Vuorimaa	FR-93	SB		E
	12.55	Korpijärvi	24	1Lt J. Karhunen	FR-112	SB	18 SBAP	T
05.01.40	11.30	Joutseno	26	2Lt O. Puhakka	FR-117	SB	41 SBAP	T
	11.35	Nuijamaa	26	2Lt O. Puhakka	FR-117	SB		E
	11.35	Noskua	24	MSgt W. Rimminen	FR-86	SB	54 SBAP	T
	11.50	Kiviniemi	26	Sgt O. Paronen	FR-105	SB	54 SBAP	T
06.01.40	10.10	Utti	24	1Lt P-E. Sovelius	FR-92	DB-3	6 DBAP	T
	12.03-12.07	Utti-Tavastila	24	1Lt J. Sarvanto	FR-97	6 x DB-3	6 DBAP	T
	12.30	Suursaari-Lavansaari	24	1Lt P-E. Sovelius	FR-92	DB-3		E
	13.10	Uomaa	24	1Lt E. Luukkanen	FR-108	SB		T
12.01.40		Märkäjärvi	19	2Lt I. Iacobi	GL/F	I-152	145 IAP	T
13.01.40		Tuulos	TF	Capt O. Ehrnrooth	FA-1	SB		T
15.01.40		Tottijärvi	TF	MSgt A. Siltavuori	FR-101	SB		T
16.01.40		N of Lake Ladoga	26	SSgt P. Tilli	FR-103	SB		T
17.01.40		Kuolajärvi	19	2Lt P-J. Salwén	GL/F	I-152	145 IAP	T
		Märkäjärvi	19	2Lt R. Martin	GL/C	I-152	145 IAP	T
	13.55	Nuijamaa	26	Sgt M. Sillanpää	FR-80	SB	(	E
	14.00	Lipola	24	2Lt O. Mustonen	FR-81	SB	(54 SBAPT	
	14.00	Heinjoki	24	1Lt J. Sarvanto	FR-99	SB	(4 x SB	T
	14.00	Muolaanjärvi	24	Sgt M. Fräntilä	FR-90	SB	(	T
	14.00-14.05	Vuoksi-Valkjärvi	26	1Lt U. Nieminen	FR-98	2 x SB	(	T
	14.05	Kuparsaari	26	1Lt V. Karu	FR-107	SB	(31 SBAPT	
	14.10	Kavantsaari	26	2Lt O. Puhakka	FR-117	SB	(2 x SB	E
	14.20	Muolaa	26	Sgt L. Aaltonen	FR-105	SB	(	T
	14.30	Sakkola	24	SSgt K. Virta	FR-84	SB	(	T
19.01.40	14.30	Igolkanniemi	26	SSgt O. Tuominen	FR-86	SB	24 SBAP	T
	14.30	Kiviniemi	26	2Lt O. Puhakka	FR-117	SB	24 SBAP	T
	14.35	Rautu	26	1Lt U. Nieminen	FR-98	SB	24 SBAP	T
	14.50	Uomaa	24	1Lt L. Ahola	FR-113	SB	72 SBAP	T
20.01.40		Pälkäne	12	SSgt O. Marttila	FR-76	SB	35 SBAP	T
		Kangasala-Pälkäne	TF	1Lt E. Itävuori	FR-91	4 x SB	35 SBAP	T
		Kangasala	TF	WO U. Heiskala	FR-101	SB	35 SBAP	T
	14.20	Korpiselkä	24	WO V. Pyötsiä	FR-110	2 x SB	(18 SBAPT	
	14.40	Loimola	26	2Lt E. Malmivuo	FR-96	SB	(1 x SB	T
	15.00	Hämeenlinna-Riihimäki	24	1Lt T. Huhanantti	FR-91	2 x SB	35 SBAP	T
	15.15	Uomaa	26	SSgt P. Tilli	FR-107	DB-3	(21 DBAPT	
	15.15	Uomaa	24	SSgt T. Vuorimaa	FR-93	DB-3	(1 x DB-3	T
29.01.40		Lempäälä	TF	Capt O. Ehrnrooth	FA-1	DB-3	53 DBAP	T
	15.20	Kaukjärvi	24	1Lt J. Karhunen	FR-80	½ R-5	16 KAO	T
			24	WO Y. Turkka	FR-83	½ R-5		
	15.25	Muolaanjärvi	24	Four pilots	FR-	R-5		T
	16.00	Urjala	26	2Lt O. Puhakka	FR-76	DB-3	53 DBAP	T
30.01.40	13.25	Virolahti	24	1Lt E. Frijs	FR-114	1/3 SB	50 SBAP	T
			24	Capt E. Carlsson	FR-91	1/3 SB		
			24	WO Y. Turkka	FR-83	1/3 SB		
01.02.40		Rovaniemi	19	2Lt P-J. Salwén	GL	SB		T
	15.00-15.30	Viipuri	24	1Lt P-E. Sovelius	FR-92	I-16	7 IAP	E
	15.15-15.30	Viipuri	24	MSgt S. Ikonen	FR-102	I-16		E
02.02.40	10.40	Bromarv	26	1Lt P. Berg	GL-263	I-152	38 IAP	T
	11.15	Virolahti	24	1Lt P-E. Sovelius	FR-92	½ DB-3	6 DBAP	T
			24	Sgt M. Alho	FR-81	½ DB-3		
	11.40	Hämekoski	24	WO V. Pyötsiä	FR-110	SB	24 SBAP	T
	12.10	Suursaari	26	1Lt J. Ulrich	GL-259	SB	57 AP	T
	13.15	Virtasalmi	24	1Lt T. Huhanantti	FR-94	SB	24 SBAP	T
	15.40	Kotka	26	SSgt O. Tuominen	GL-258	I-16	149 IAP	T
	16.00	Suursaari	26	SSgt O. Tuominen	GL-258	I-16		E
03.02.40	15.10	Joutseno	24	Maj G. Magnusson	FR-92	DB-3	(42 DBAPT	
	15.20	Nuijamaanjärvi	24	1Lt J. Sarvanto	FR-80	DB-3	(3 x DB-3	T
	16.00	Korppoo	24	2Lt P. Kokko	FR-86	1/3 DB-3	(	T
			24	2Lt E. Ilveskorpi	FR-105	1/3 DB-3	(3/10 ABr	
			24	SSgt L. Nissinen	FR-98	1/3 DB-3	(2 x DB-3	
	16.00	Korppoo	24	2Lt P. Kokko	FR-86	2 x DB-3	(	T
04.02.40	14.20	Utö	24	MSgt K. Virta	FR-84	SB	57 AP	T
09.02.40	13.30	Summa	24	Sgt E. Kinnunen	FR-109	R-5	1 KAO	T
	13.30	Summa	24	Four pilots	FR-	R-5		T
11.02.40	13.30	Soanlahti	26	SSgt O. Tuominen	GL-255	I-16	49 IAP	E
	13.35	Jalovaara	26	WO L. Lautamäki	GL-253	I-16	49 IAP	E
12.02.40	12.15	Loimolanjärvi	26	1Lt C. Kalmberg	GL-261	SB	18 SBAP	T
13.02.40	14.00-15.30	Jänisjärvi	26	WO L. Lautamäki	GL-253	½ SB	(39 SBAPT	
	14.00-15.30	Jänisjärvi	26	SSgt O. Tuominen	GL-255	2½ x SB	(3 x SB	T

	14.00-15.30	Roikonkoski	26	SSgt O. Tuominen	GL-255	SB	(	E
	14.00-15.30	Loimola	26	SSgt O. Tuominen	GL-255	I-152		E
	14.15-15.05	Havuvaara	26	1Lt J. Ulrich	GL-257	2 x SB		E
	14.40	Havuvaara	26	Cpl I. Joensuu	GL-256	I-152	49 IAP	T
14.02.40	15.15	Nuijamaa	24	1Lt P-E. Sovelius	FR-92	½ SB	48 SBAP	T
			24	Sgt M. Alho	FR-89	½ SB		
	15.15	Lappeenranta	24	2Lt I. Törrönen	FR-104	½ SB	48 SBAP	T
			24	MSgt L. Heikinaro	FR-95	½ SB		
15.02.40	11.00	Räisälä	24	1Lt T. Huhananntti	FR-94	SB	10 SBAP	E
	11.15	Viipuri	24	1Lt J. Sarvanto	FR-80	DB-3	42 DBAP	T
	15.15	Suulajärvi	26	SSgt V. Porvari	GL-264	DB-3		T
	15.25	Valkjärvi	26	2Lt E. Enroth	GL-266	R-5		E
16.02.40	13.15	Kämärä	26	SSgt V. Porvari	GL-264	I-16	9 LShAP	T
17.02.40	09.20	Kämäränjärvi	24	1Lt E. Frijs	FR-100	SB	50 SBAP	T
	13.15	Muolaanjärvi	24	1Lt P-E. Sovelius	FR-92	DB-3	31 DBAP	T
	14.45	Korppoo	28	1Lt T. Hyrkkä	MS-301	DB-3	53 DBAP	T
	15.00	Enso	24	Cpl R. Heiramo	FR-104	DB-3	21 DBAP	T
18.02.40	09.05	Simola	24	1Lt J. Sarvanto	FR-100	DB-3	1 AP	T
	09.05	Vainikkala	24	WO Y. Turkka	FR-83	DB-3	1 AP	T
	09.05	Sirkjärvi	24	Sgt E. Kinnunen	FR-109	DB-3	1 AP	T
	11.30	Kouvola	26	1Lt P. Berg	GL-279	2 x SB		T
19.02.40	14.10	Joutseno	24	Maj G. Magnusson	FR-99	DB-3	21 DBAP	T
	15.25	Sippola	26	1Lt P. Berg	GL-279	I-153		T
	15.25	Sippola	26	1Lt P. Christensen	GL-261	½ I-153	OAE	T
			26	2Lt L. Sihvo	GL-276	½ I-153		
	15.45	Summa	24	1Lt J. Sarvanto	FR-100	½ SB	24 SBAP	T
			24	Sgt E. Kinnunen	FR-109	½ SB		
20.02.40	10.50	Kouvola	26	1Lt P. Berg	GL-280	SB	48 SBAP	T
	11.00	Rauma	28	1Lt R. Turkki	MS-307	SB		T
	11.00	Rauma	28	1Lt M. Linkola	MS-316	SB		T
	13.15	Tampere-Mouhijärvi	24	MSgt L. Rautakorpi	FR-116	SB		T
	13.15	Tampere-Mouhijärvi	24	SSgt L. Nissinen	FR-98	SB	53 DBAP	T
	14.25	Estonian coast	28	1Lt V. Karu	MS-321	2 x DB-3	1 DABr	T
		Kurkijoki	26	Cpl I. Joensuu	GL-256	SB	54 SBAP	T
21.02.40	09.30	Antrea	24	1Lt T. Huhananntti	FR-94	I-152		T
	12.00	Simola	24	1Lt T. Huhananntti	FR-94	½ SB	54 SBAP	T
			24	MSgt. W. Rimminen	FR-87	½ SB		
	12.00	Simola	24	1Lt J. Sarvanto	FR-100	1/3 DB-3	85 DAP	T
			24	WO Y. Turkka	FR-83	1/3 DB-3		
			24	Cpl R. Heiramo	FR-104	1/3 DB-3		
		Rovaniemi	19	2Lt C-O. Steninger	GL	DB-3		T
	12.00	Johannes	24	MSgt L. Heikinaro	FR-95	SB	24 SBAP	T
25.02.40	15.30	Muolaanjärvi	26	Cpl M. Sukanen	GL-258	R-5	(4 LBAP	T
	16.10	Muolaanjärvi	26	1Lt P. Tevä	GL-279	2 x R-5	(3 x R-5	T
	16.15	Muolaanjärvi	26	Cpl I. Joensuu	GL-256	R-5	(	T
26.02.40	15.00	Pyhtää	26	1Lt O. Puhakka	FA-4	I-16	149 IAP	T
	15.00	Pyhtää	26	2Lt K. Linnamaa	FA-9	DB-3	1 AP	E
	15.30	Nauvo	28	2Lt J. Röhr	MS-308	SB	10 AP	T
		Heinjoki	26	WO L. Lautamäki	GL-253	I-16		T
29.02.40	09.20	Outside Kotka	26	Sgt L. Aaltonen	FA-4	DB-3		T
	09.20	Outside Kotka	26	Sgt O. Paronen	FA-5	DB-3		T
	12.20	Kaukopää	26	Sgt S. Suikkanen	GL-256	I-16	68 IAP	T
	14.55	Outside Kotka	26	1Lt U. Nieminen	FA-13	SB	57 AP	T
01.03.40	16.00-18.50	Koivisto	46	Sgt V. Mörsky	BL-132	I-16		T
02.03.40		Lahti	26	Sgt L. Aaltonen	FA-4	I-153		T
		Nokia	TF	Capt O. Ehrnrooth	FR-101	DB-3		T
	13.25	Nauvo	28	2Lt P. Massinen	MS-318	DB-3	1 AP	T
	13.45-14.00	Örö	28	Capt E. Jutila	MS-316	½ I-152	11/10 ABr	T
			28	2Lt P. Reinikainen	MS-317	½ I-152		
	14.35	Kiikala	28	Cpl U. Lehtovaara	MS-326	SB	35 LBAP	T
05.03.40	13.25-14.20	Äyräpää	14	SSgt M. Perälä	GL-278	I-153	68 IAP	T
	17.30	Vilaniemi	24	Sgt E. Kinnunen	FR-109	I-16	25 IAP	T
07.03.40		Oulu	19	2Lt E. Tehler	GL	2 x SB		T
	15.15-15.25	Tervajoki	14	1Lt T. Ollikainen	GL-279	I-153	(148 IAP	T
	15.15-15.25	Tervajoki	14	2Lt R. Malinen	GL-276	I-153	(1 x I-153	T
09.03.40	12.20	Uusikirkko	28	2Lt J. Myllymäki	MS-330	I-16		T
	16.30	Gulf of Vyborg	26	2Lt K. Linnamaa	FA-20	I-153		T
	16.30	Gulf of Vyborg	28	1Lt M. Fensboe	MS-320	I-153		T
10.03.40	11.00-12.40	Muhulahti	42	Cpl T. Hämäläinen	BL-145	I-153		T
		Kemijärvi	19	2Lt J. Karlsson	GL	TB-3		T
11.03.40	07.00-08.25	Kiiskilä	42	Cpl Y. Hammaren	BL-139	I-153		T
	07.00-08.25	Suur-Merijoki	42	Cpl Y. Hammaren	BL-139	I-153		T
	14.00	Elimäki	26	1Lt O. Puhakka	FA-21	DB-3		T
	15.15	Loviisa	28	1Lt M. Linkola	MS-302	DB-3	(7 DBAP	T
	15.15	Loviisa	28	2Lt M. Inehmo	MS-304	DB-3	(2 x DB-3	T
	15.15	Loviisa	28	2Lt A. Linnamaa	MS-306	DB-3	(	T

Cette liste a été composée à partir des rapports de combat, lorsque le pilote ou le mitrailleur revendique une victoire. La colonne à l'extrême droite mentionne une approbation :
T = confirmé par un témoin et
E = confirmé sans témoignage

Dans certains cas, le type d'appareil revendiqué a été modifié pour correspondre aux archives soviétiques. Lors des combats les plus importants, le nombre d'avions perdus par l'ennemi est donné en accord avec les archives disponibles à ce jour. La mention de l'unité confirme la victoire et l'absence de cette mention signifie que l'unité est inconnue ou ne correspond à aucun rapport soviétique.

LES AS FINLANDAIS DE LA GUERRE D'HIVER

Grade	Nom, prénom	Unité	Victoires
1Lt	Sarvanto, Jorma	24	13
SSgt	Tuominen, Oiva	26	8
WO	Pyötsiä, Viktor	24	7,5
1Lt	Huhanantti, Tatu	24	6
1Lt	Nieminen, Urho	26	6
1Lt	Puhakka, Olli	26	6
MSgt	Virta, Kelpo	24	6
1Lt	Sovelius Per-Erik	24	5,5
SSgt	Tilli, Pentti	26	5
1Lt	Berg, Paavo	26	5

PERTES EN OPÉRATIONS

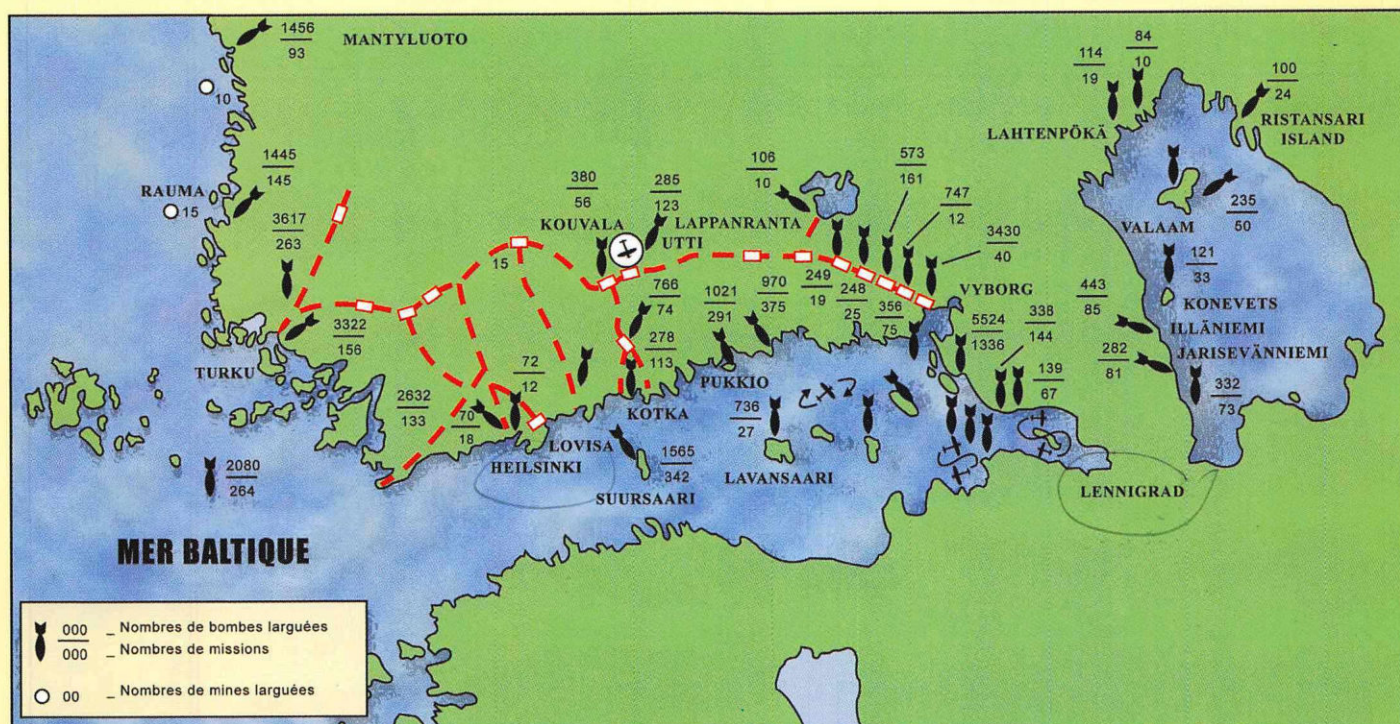
Date	Avion	Unité et pilote/mitrailleur	Circonstances
01.12.39 matin	FK-93	12 Sgt Urho Nissilä (P) + 2Lt Ilpo Ritavuori (O) blessé	DCA, s'écrase près de Kivennapa
01.12.39 11.55	BU-64	26 Sgt.c. Toivo Uuttu OK	I-16 du 7 IAP abattu à Muolaanjärvi
06.12.39 12.55	RI-143	16 Adj. Viktor Töhrönen (P) pow 1Lt Eino Laakso (O) pow	DCA abattu à Ägläjärvi, NE du Lac Ladoga
19.12.39 08.15-	RI-141	16 Sgt Kauko Norvola (P) + 2Lt Olli Hallakorpi (O) +	Porté disparu à Ägläjärvi, épave trouvée à Moisionvaara
19.12.39 09.20	FK-95	12 2Lt Kauko Rintala (P) + Capl Sulo Mäkelä (G) +	I-16 du 25 IAP abattu près de Johannes
23.12.39 09.00	FK-96	12 1Lt Ilmari Salo (P) + Sgt Erkki Saloranta (G) +	I-16 du 7 IAP abattu près de Uusikirkko
23.12.39	FR-111	24 Sgt Tauno Kaarma blessé	I-16 du 25 IAP touché, s'écrase à Lyykylänjärvi
23.12.39 13.45	RI-155	36 Sgt Kaj Söderholm (P) + 2Lt Esko Huhanantti (O) +	I-153 du 5 IAP abattu au-dessus de Paldiski, Estonie
24.12.39 12.30	JU-126	16 Sgt.c. Kauko Hyytiäinen (P) 1Lt Erkki Alanen (O) + Capl Paavo Kaurto (G) + Mec. Mikko Majuri +	se parachute I-152 du 145 IAP abattu près de Salla
06.01.40 15.40	BL-112	46 Adj. Matti Termonen (P) blessé 1Lt Olavi Pesola (O) blessé Sgt Arvi Pakkala (G) blessé	I-16 du 49 IAP abattu à Riihilampi, NE du Lac Ladoga
12.01.40	HH/X	19 2Lt A. Jung (P) pow	Collision avec HH/Y au-dessus de l'objectif à Märkäjärvi, Laponie
	HH/Y	19 Sgt B. Sundsten (G) OK 1Lt P. Sterner (P) pow	Collision avec HH/X au-dessus de l'objectif à Märkäjärvi, Laponie
	HH/Z	19 1Lt A. Zachau (O) + 2Lt F. Färnström (P) OK Capl T. hansson (G) OK	I-152 du 145 IAP, abattu à Märkäjärvi, Laponie
15.01.40 09.55-	FK-87	10 1Lt Leo Mustonen (P) + 2Lt Reino Turtiainen (O) +	I-16 du 49 IAP, abattu au NE du Lac Ladoga
19.01.40 14.50	BL-121	44 Sgt Johannes Toivonen (P) + 2Lt Tauno Ranta (O) + Sgt Veikko Toivio (G) +	I-16 du 49 IAP, abattu à Salmi, NE du Lac Ladoga
20.01.40 15.20	FR-107	26 Sgt.c. Pentti Tilli +	I-16 du 49 IAP, abattu à Sääksjärvi
26.01.40 14.10-	FK-81	10 Adj. Toivo Heilä (P) + 1Lt Reino Vaflaktinen (O) +	I-16 du 49 IAP, abattu au NE du Lac Ladoga
29.01.40 16.35	FK-111	10 2Lt Robert Nenonen (P) + 2Lt Sverre Roschier (O) +	DCA, abattu à Saunasaari, NO du Lac Ladoga
01.02.40 15.20	FR-115	24 2Lt Tapani Harmaja +	I-16 du 7 IAP, abattu à Venäjänsaari
02.02.40	FR-81	24 1Lt FrFlakz Rasmussen +	I-16 du 25 IAP, abattu Rauha
10.02.40	FR-102	24 Sgt.c. Väinö Ikonen blessé	I-16 du 7 ou 25 IAP, touché, s'écrase à Simola
13.02.40 14.30	GL-260	26 1Lt Carl Kalmberg +	I-153 du 49 IAP, abattu à Havuvaara
13.02.40 15.15	GL-257	26 1Lt Jörn Ulrich blessé	I-153 du 49 IAP, abattu à Kuhilasvaara
18.02.40 11.15	BL-113	44 Sgt Kaarle Westermarck (P) se parachute 2Lt Erkki Laamanen (O) + Sgt.c. Toivo Koivuneva (G) +	I-16 du 49 IAP, abattu à Heinisenmaa, NO du Lac Ladoga
19.02.40 16.00	FR-80	24 1Lt Erhard Frijs +	I-16 of 25 IAP shot down at Heinjoki
20.02.40 11.10	GL-280	26 1Lt Paavo Berg blessé	SB du 48 SBAP, abattu à Utti
25.02.40 15.30	GL-266	26 Capl Tage Bergman OK	I-153 de la 13 OIAE, abattu à Kämärä
25.02.40 15.30	GL-254	26 1Lt Pentti Tevä +	I-153 de la 13 OIAE, abattu à Muolaanjärvi
25.02.40 15.30	GL-258	26 Capl Matti Sukanen +	I-153 de la 13 OIAE, abattu à Ristseppälä
26.02.40 09.40	BL-119	44 Sgt Unto Oksala (P) 1Lt Andreas Platan (O) 2Lt Oiva Hyttinen (G) Mec. Erkki Jaatinen	I-16 du 49 IAP, abattu à Syskyjärvi. N du Lac Ladoga
26.02.40 14.00	FR-85	24 Sgt Tauno Kaarma OK	I-16 du 68 IAP, touché, s'écrase à Immola
26.02.40 19.15-	RI-130	36 Sgt Antti Tammisto (P) +	DCA, abattu au-dessus de Gogland

27.02.40	FA-12	26	1Lt Waldermar Helin (O) +	I-153, abattu à Utti
29.02.40	matin	GL-269	2Lt Eero Malmivuo +	I-153 du 49 IAP, abattu à Ruokolahti
29.02.40	12.00	GL-268	Capl Pentti Kosola +	I-16 du 68 IAP, abattu à Ruokolahti
29.02.40	12.00	GL-262	Sgt.c. Olavi Lilja blessé	I-16 du 68 IAP, abattu à Ruokolahti
29.02.40	12.00	GL-259	1Lt Aimo Halme +	I-16 du 68 IAP, abattu à Ruokolahti
29.02.40	12.00	GL-261	1Lt Carl Kristensen +	I-16 du 68 IAP, abattu à Ruokolahti
29.02.40	12.00	GL-263	1Lt Povl Christensen blessé	I-16 du 68 IAP, abattu à Ruokolahti
29.02.40	12.00	FR-94	Sgt.c. Jussi Tolkki blessé	I-16 du 68 IAP, abattu à Ruokolahti
29.02.40	12.00		1Lt Tatu Huhanantti +	I-16 du 68 IAP, abattu à Ruokolahti
02.03.40	12.55	FR-84	Adj. U. Heiskala +	Tir d'un mitrailleur, abattu à Ylöjärvi
05.03.40	17.45	FR-76	Sgt Mauno Fräntilä blessé	I-16 du 7 IAP, abattu à Virolahti
07.03.40	07.30	BL-144	Sgt Toivo Hyytiäinen (P) +	I-153 du 7 IAP, abattu à Viipurinlahti
			Kok Kauko Nykänen (O) +	
			Sgt Eelis Turunen (G) +	
07.03.40	12.15	BL-122	1Lt Niilo Hakala (P) blessé	I-153 du 7 IAP, abattu à Viipurinlahti
			1Lt Pekka Salokoski (O) +	
			Sgt Arvi Pakkala (G) +	
09.03.40	17.00	MS-322	1Lt Erkki Lupari blessé	DCA, abattu à Vilalahti
10.03.40	08.00	BL-133	Kapt Jouko Piponius (P) +	I-153 du 7 IAP abattu à Ylämaa
			1Lt Arvi Sopenlehto (O) +	
			Sgt Erkki Tani (G) +	
10.03.40	11.10	GL-279	1Lt Tauno Ollikainen +	Heurte les arbres en combat près de Kirvu

Cette liste est établie d'après les informations disponibles quant aux unités et à l'action ennemies.

Notes: EE = escadrille d'essai, (P) = pilote, (O) = observateur, (G) = mitrailleur, pow = prisonnier de guerre et + = tué.

Bombardements effectués par l'aviation de la Flotte de la Baltique sur le sud de la Finlande, du 30 novembre 1939 au 13 mars 1940.



Complétez votre collection avec les anciens numéros

Recevez Batailles Aériennes



N° épuisés : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15 et 20.

Un index complet est disponible gratuitement sur simple demande.

Disponibles

	TITRES	PRIX	Club 1 an	Club 2 ans
N° 10	La campagne de France - tome III - Vers la défaite	10.50 €	9.45 €	8.92 €
N° 12	Opération BARBAROSSA - 1 ^{re} partie - 22 juin 41 : URSS pour cible	10.50 €	9.45 €	8.92 €
N° 16	Objectif Moscou - Opération TAIFUN	10.50 €	9.45 €	8.92 €
N° 17	Le GC 1 / 2 dans la campagne de France - 1 ^{re} partie	10.50 €	9.45 €	8.92 €
N° 18	Le GC 1 / 2 dans la campagne de France - 2 ^e partie	10.95 €	9.85 €	9.30 €
N° 19	KAMIKAZE	10.95 €	9.85 €	9.30 €
N° 21	Stalingrad - 2 ^e partie	11.00 €	9.90 €	9.35 €
N° 22	Midway	11.00 €	9.90 €	9.35 €
N° 23	La ruée Japonaise de Pearl Harbor à Midway - 1 ^{re} partie	11.00 €	9.90 €	9.35 €
N° 24	Mai 1941, la Luftwaffe à l'assaut de la Crète	11.00 €	9.90 €	9.35 €
N° 25	Opération TIDAL WAVE, le bombardement des puits de pétrole de Ploesti	11.00 €	9.90 €	9.35 €
N° 26	Combats fratricides en Afrique - n° spécial	12.00 €	10.80 €	10.20 €
N° 27	Leningrad, combats aériens d'un siège interminable - 1 ^{re} partie	12.00 €	10.80 €	10.20 €
N° 28	Le Débarquement : Combats Aériens, 1 ^{ère} partie	12.00 €	10.90 €	10.43 €
N° 29	Le débarquement : combats aériens - 2 ^e partie	12.00 €	10.80 €	10.20 €
N° 30	Leningrad, combats aériens d'un siège interminable - 2 ^e partie	12.00 €	10.90 €	10.43 €
N° 31	La Bataille des ARDENNES	12.00 €	10.90 €	10.43 €
N° 32	La Guerre D'HIVER	12.00 €	10.90 €	10.43 €



MAGAZINES ET HORS-SÉRIE

Recevez Batailles

Complétez votre collection avec les anciens numéros

chez vous en vous abonnant ✦ Découvrez l'histoire des combats aériens

Mai 1942 - Janvier 1943 : l'agonie de la Wehrmacht à STALINGRAD.

Découvrez les combats
désespérés des aviations
de l'Axe et le redressement
de l'aviation soviétique



Juin 1944 - juin 2004 : le 60^e anniversaire. Découvrez les combats du Débarquement de Normandie ! 2 numéros !

"Le n° 28 de Batailles aériennes étant donné comme épuisé il y a deux mois, nous avons le plaisir de vous annoncer que nous pouvons à nouveau le proposer à la vente grâce à un stock redécouvert chez un de nos distributeurs".



COMMANDE / ABONNEMENT

Bulletin à remplir (lisiblement s'il vous plaît) et à retourner à :

LELA PRESSE Service Abonnement, 29 rue Paul Bert, 62230 Outreau, France

Tél. : 03 21 33 88 96 - Fax : 03 21 32 00 39 - E-mail : lela.presse@wanadoo.fr - Site Internet : www.avionsbateaux.com

Par chèque, Visa ou MasterCard, ou mandat international à l'ordre de **LELA PRESSE**

- ☐ OUI, je m'abonne à **Batailles Aériennes** pour numéros à partir du numéro qui vient de paraître ou à paraître. Je m'abonne à partir du n° inclus au prix exceptionnel de :
- 35 € soit 334,50 FF (4 n° / 1 an) ou 65 € (8 n° / 2 ans) port compris France.
 - 45 € soit 384,39 FF (4 n° / 1 an) ou 85 € (8 n° / 2 ans) port compris Europe.
 - 50 € soit 400,13 FF (4 n° / 1 an) ou 90 € (8 n° / 2 ans) port compris autre pays.

- ☐ OUI, je commande le(s) ancien(s) numéro(s) de **Batailles Aériennes** :

Frais de port à l'unité / postage issue : France 1ex. 2,65 € / 2 à 3 ex. 3,50 € / 4 ex. 4,70 € ;

Autres pays/other countries : 1ex. 4,40 € / 2 ex. 5,50 € / 3 & 4 ex. 7,00 €.

Port gratuit à partir de 5 numéros commandés / Postage free for 5 or more issues.

NOM : _____ PRÉNOM : _____

ADRESSE : _____

CODE POSTAL : _____ VILLE : _____ PAYS : _____

TÉL : _____

Je règle la somme de : _____ € par chèque, mandat international ou

VISA/CARD OU MASTER/CARD N° : _____

DATE D'EXPIRATION : _____

SIGNATURE : _____

UNIFORMES ET TENUES DE VOL

LA GUERRE D'HIVER



Lt P.E. Sovelius
de la 4^{ème} escadrille
LLv.24

Tuominen Oiva Emil
Kalervo

Capt. J. Piponius
Cdt de la 1^{ère} escadrille
LLv.46

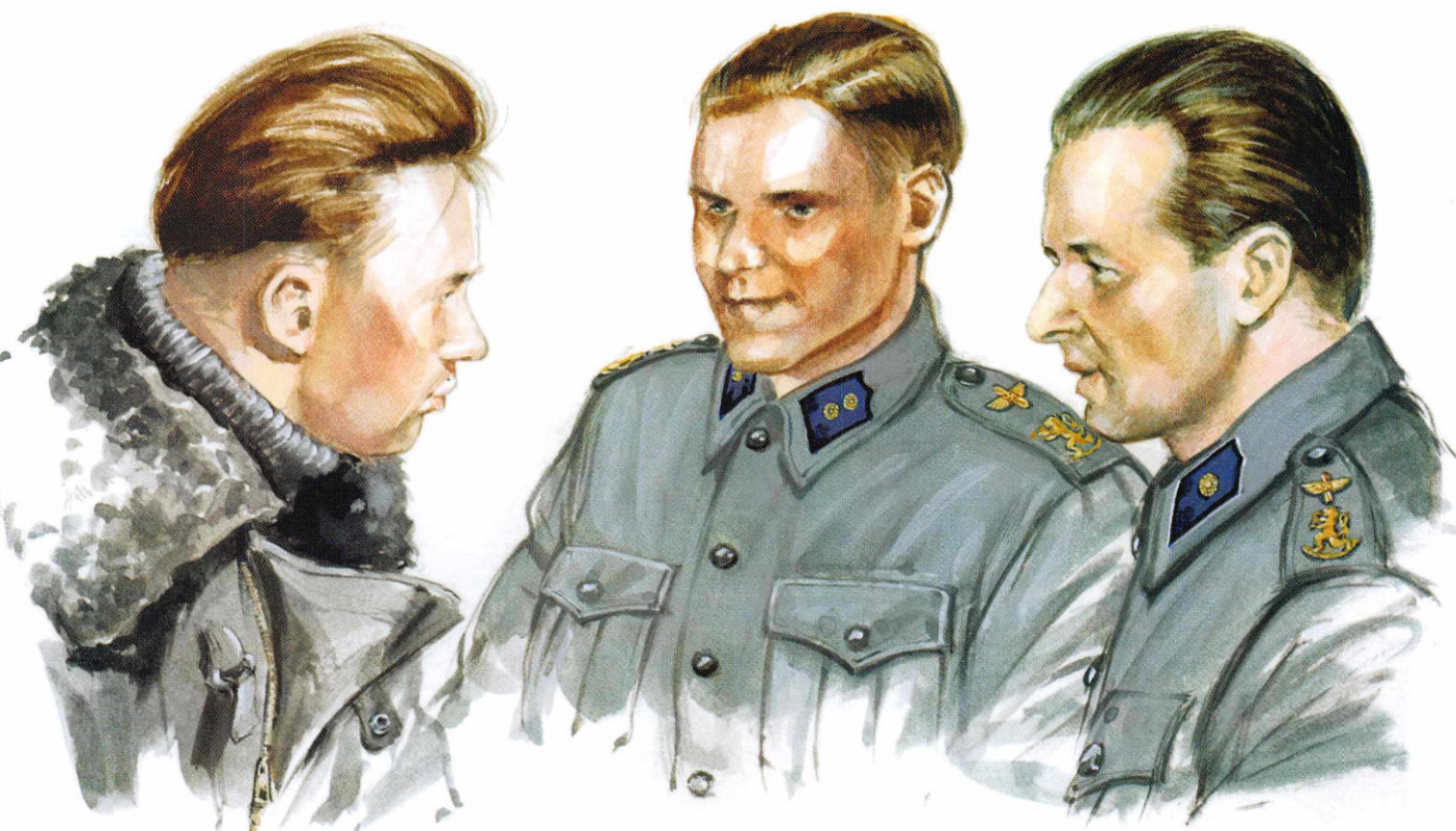


Sgt O. Marttila
du LLv.12

Un Sergent du 3/LLv.24

Puhakka Risto Olli Petter
21 victoires

Ly E Luukkanen
de la 3^{ème} escadrille LLv.24



Lt A. Sopenlehto

Lt J. Sarvanto

Major G. Magnusson
Cdt des LLu.24

Fokker D-XXI

“ Suomi III Sarjan ”

Maquette MPM au 1/72
Montage et texte François Neveu
Photos François Fleureau



Historique

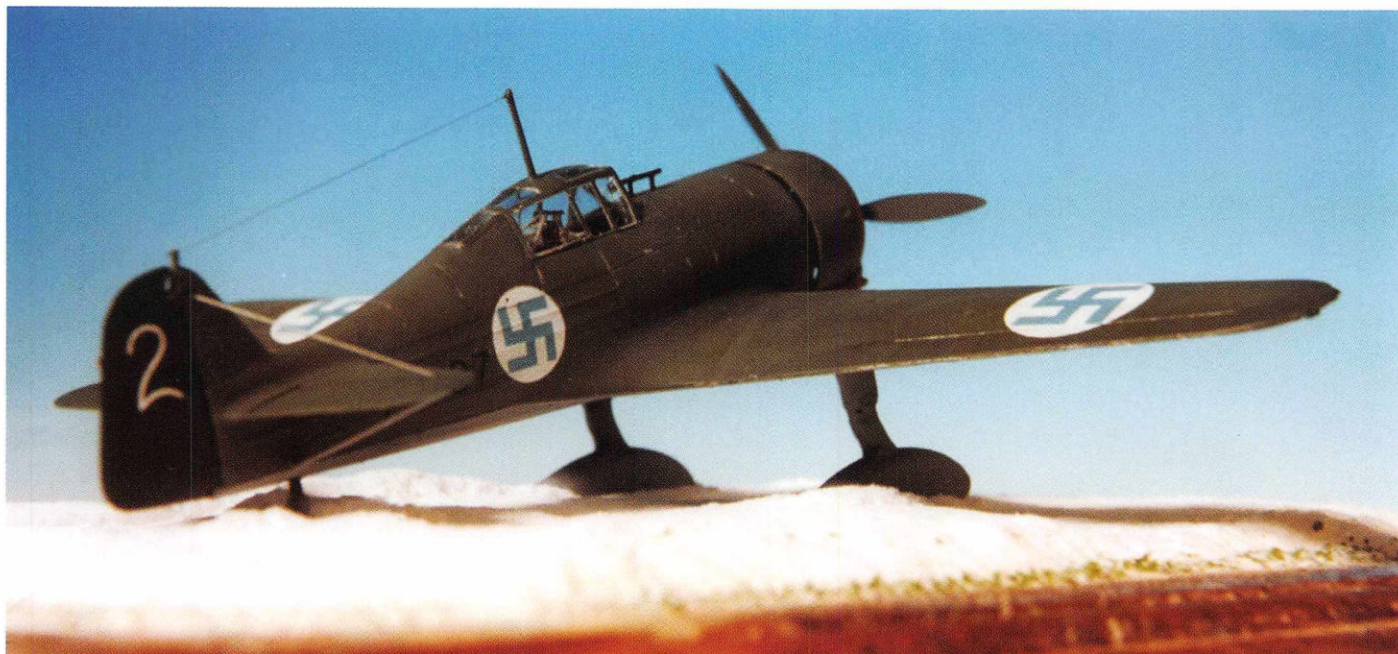
Le Fokker D.XXI naquit suite à une commande de l'aviation des Indes Orientales Néerlandaises. Il fut réalisé par l'équipe de l'ingénieur Erich Schatzki. Le prototype vola pour la première fois le 27 février 1936. C'était un chasseur monoplane, à voilure surbaissée possédant un train d'atterrissage fixe. Une paire de patins était substituée aux roues pour les opérations hivernales. Il était équipé d'un moteur Mercury à neuf cylindres en étoile d'une puissance de 825 ch. Sa vitesse était de 460 km/h et le rayon d'action atteignait 950 km. Son armement était constitué de quatre mitrailleuses de 7,9 mm. La première commande en série émana du gouvernement finlandais, qui acheta par la même occasion une licence de fabrication. Sept exemplaires furent achetés. La livraison commença le 27 Août 1937, trente cinq autres furent construits

sous licence par l'usine d'état. Le 30 novembre 1939, trente six appareils étaient disponibles, repartis en cinq escadrilles. Les Fokkers D.XXI, achetés ou construits sous licence, combattirent jusqu'en 1945. Pour en savoir plus, un excellent livre traitant de ce sujet est en vente dans notre catalogue.

Analyse de la maquette

L'ensemble comprend 53 pièces dont 3 transparentes et 1 en résine. La verrière est en une seule pièce. Elle est fine et limpide ne nécessitant, pour ma part, d'être remplacée. L'ensemble est pourvu d'une belle et fine gravure en creux. Les parties entoilées sont superbement représentées. Une dizaine d'éléments constituent le poste de pilotage : planche de bord, plancher, palonniers, siège, cloison pare-feu, etc. La structure interne est en relief. Pour le reste, la découpe est assez simple.





Le moteur est assez rudimentaire, mais acceptable comme base à cette échelle. Le gouvernail et les plans horizontaux sont d'une seule pièce. Aucun tenon de centrage n'est présent sur les deux demi-fuselages, ni sur les trois sections qui composent la voilure. Les roues sont moulées d'une seule pièce, à insérer dans les demi pantalons de train. Là aussi, il faut noter l'absence de tenons de centrage.

Personnellement, je pense que MPM aurait pu joindre à ce kit du Fokker D.XXI finlandais, les skis pour une version hivernale. Chaque pale de l'hélice est indépendante et vient se coller sur le moyeu, seule pièce en résine du kit. La planche de décalcomanies donne le choix entre quatre décorations. Tout d'abord, deux appareils entièrement vert extradors et gris intrados : le FR-97 de J. Sarvanto, caractérisé par un gouvernail noir marqué d'un « 2 » blanc basé à Utti, mars-avril 1940 ; le FR-98 (deux possibilités de déco, mai 1941 idem FR-97 et juin 1941 avec bande de fuselage jaune et camouflage des pantalons de trains) ; toujours le FR-98 en mai 1942, avec un camouflage deux tons extradors noir/vert olive. Enfin le FR-100 de M. Taimio en août 1942.

Poste de pilotage

Comme expliqué précédemment, cet ensemble comprend une dizaine de pièces et cela est parfait à cette échelle. La structure tubulaire est représentée en relief. J'ai choisi de refaire cette structure en plastique étiré. En me servant des éléments d'origine comme gabarits, j'ai fabriqué la cage tubulaire du poste de pilotage. Tous ces petits éléments ont été collés à la cyano. Plusieurs essais à blanc sont nécessaires pour ajuster ce nouvel ensemble à l'intérieur du fuselage. Le tout est peint en gris clair, la planche de bord est noir mat ; une goutte de vernis brillant est déposée à l'intérieur des divers cadrans avant de recevoir un brossage à sec de gris clair. Un coussin est confectionné à l'aide d'un morceau de mouchoir en papier trempé dans un mélange d'eau et de colle à bois. Les harnais sont

découpés dans de la feuille d'étain et les boucles faites avec du fil de cuivre. Un jus noir vient réhausser le tout. Ne pas oublier de découper l'ouverture dans chaque demie coquille pour permettre l'insertion de la partie supérieure de la verrière. Il ne reste plus qu'à assembler le fuselage. Attention, il n'y a pas de tenons de centrage ; par contre les deux morceaux se joignent parfaitement et l'emploi du mastic est inutile.

Moteur, ailes, fuselage.

On commence par coller les trois éléments du capot moteur sur l'anneau frontal. Après observation des photos de l'appareil, l'épaisseur des tôles des capots apparaît très fine. Il faudra amincir celles du kit, en meulant l'intérieur de celles-ci, ce qui facilitera la mise en place du moteur. Celui-ci, quelque peu schématisé, fera parfaitement l'affaire à cette échelle. Je l'ai amélioré en figurant les deux entrées d'air du radiateur d'huile placé entre les cylindres. Elles sont confectionnées avec de la feuille d'aluminium. Une couche de noir mat et un dry-brush aluminium mettront en valeur le moteur. L'intérieur du capot est acier. Avant la mise en place de l'échappement sur l'anneau frontal, j'ai remplacé l'évent d'origine par un morceau de micro tube. L'assemblage des trois éléments de l'aile, ne pose aucun problème. Apporter beaucoup de soin au collage des extradors car il n'y pas de tenons de centrage.

Ne pas oublier le phare d'atterrissage sur le bord d'attaque de l'aile droite. Les emplacements des mitrailleuses, bouchés par la colle, sont percés pour y recevoir les canons fabriqués à l'aide d'aiguille de seringue hypodermique. Leur installation se fera au stade des finitions. L'axe sur lequel vient se fixer le gouvernail est affiné. Les plans horizontaux de l'empennage sont moulés d'une seule pièce et ne possèdent pas de tenons de centrage. Cette opération demande un collage précis. J'ai remplacé les haubans de dérive et de stabilisateur par un fil de nylon et les jambes de force des stabilisateurs ont été retaillées dans de la carte plastique moins épaisse. Un





morceau de fil étiré figure le mât d'antenne au sommet de l'empennage. J'ai fait de même pour figurer le feu de position qui se trouve sur la dérive. Cette dernière est peinte en noir et installé à la fin des opérations de peinture. Le fuselage s'insère parfaitement dans l'aile ; j'ai effectué le collage avec de la cyano et je n'ai pas eu besoin de recourir à l'utilisation du mastic. A ce stade, l'ensemble moteur et capot-moteur est assemblé au fuselage. La verrière est mise en place après masquage. Les Fokker finlandais étaient équipés d'une poignée au bout de chaque aile pour la manutention au sol. Celle-ci est figurée à l'aide d'un fil de cuivre.

Train d'atterrissage

Les Fokker D.XXI finlandais ont été équipés d'atterrisseurs à skis dès le début de la guerre d'hiver ; la boîte MPM n'offre pas le choix des deux atterrisseurs. J'avais acquis il y a quelques années la maquette PM MODEL du Fokker et je me suis servi des skis fournis dans ce kit. La longueur des jambes est fautive, je les ai raccourcies de 2 mm et le diabolos de 1 mm. Par contre, il n'y a aucun problème pour les installer à la place des autres.

Peinture et finition

Pour illustrer ce numéro concernant la guerre d'hiver qui opposa la Finlande à l'Union Soviétique, j'ai choisi le Fokker D.XXI du lieutenant J. Sarvanto, qui obtint le statut d'as en un combat aérien en abattant six bombardiers russes DB-3 en quelques minutes le 6 janvier 1940. Une couche d'alu est appliquée sur la totalité de la maquette. La première opération consiste à peindre le collecteur d'échappement de couleur cuivre. L'intrados est gris clair (PA-047). La démarcation entre les deux couleurs est franche, l'intrados est entièrement caché à l'aide de papier cache Tamiya, puis l'extrados est peint à son tour en

vert. La teinte est obtenue à partir du vert Prince August mélangé avec du blanc dans les proportions de 5 pour 1. Pour patiner la maquette, un jus éclairci de gris et de vert est appliqué sur les trappes et divers panneaux. Après séchage complet de la maquette, j'ai éraillé les bords des panneaux avec une pointe sèche en suivant la gravure. Le gouvernail est mis en place légèrement braqué. Une couche de vernis brillant est passée

sur la totalité de l'avion pour faciliter la pose des décalcomanies. J'ai utilisé celles de la planche fournie par MPM. Elles sont d'excellente facture et leur application parfaite. Le support réagit bien à l'assouplissant. Un jus de noir est déposé dans la gravure pour la mettre en valeur. Le moyeu de l'hélice est alu. Les pales sont de deux couleurs : la face extérieure métal naturel et la face intérieure noir mat, pratique utilisée pour que le pilote ne soit pas ébloui. Une couche de vernis mat terminera les travaux de peinture. Il ne



reste plus qu'à installer l'antenne radio, le viseur et à peindre les feux de position.

Conclusion

MPM nous offre la meilleure reproduction du Fokker D.XXI au 1/72^e ; le montage est simple et à la portée de tous. Il s'agit d'une excellente base de départ pour maquettiste chevronné. La gravure et la finesse du kit se rapprochent du standard des productions japonaises. Voilà une bonne occasion de découvrir cet appareil qui resta en service jusqu'à la fin de la guerre dans l'aviation finlandaise.

NOTES : cette maquette a été peinte avec l'aérographe « EVOLUTION » two in one de Harder & Steenbeck vendu chez Aérographe service. Les peintures utilisées appartiennent à la gamme Prince August Air.

Les nouveautés Lela Presse à paraître :

Le Loire 130 par Lucien Morareau

Hydravion embarqué sur un grand nombre de navires de la Marine Nationale, le Loire 130 aux lignes si particulières est typique de son époque. Il s'agit du premier livre consacré à ce superbe appareil, écrit par Lucien Morareau que nos lecteurs connaissent bien !

Prix en souscription : 32 € (prix port compris jusqu'à parution)

Le Bloch 174 & ses dérivés par Jacques Moulin

Le premier ouvrage publié sur ce magnifique bimoteur, qui fut la monture de Saint-Exupéry pendant les tragiques journées de mai-juin 1940. Son dérivé, le Bloch 175, servit encore dans l'Aéronautique navale après la guerre.

Prix en souscription : 37 € (prix port compris jusqu'à parution)

Bon de souscription

Remplissez ou recopiez le bon de souscription ci-dessous et retournez-le avec votre règlement à :

☐ OUI JE SOUSCRIS AU LIVRE "Le Loire 130" AU PRIX DE 32€.

☐ OUI JE SOUSCRIS AU LIVRE "Le Bloch 174 & ses dérivés" AU PRIX DE 37€.

NOM : _____ PRÉNOM : _____

ADRESSE : _____

CODE POSTALE : _____ VILLE : _____ PAYS : _____

Je règle par chèque, mandat postal ou Visa/Mastercard (rayer les mentions inutiles) la somme de _____ €.

N° carte VISA/MASTERCARD : _____ Date d'expiration : _____

Signature : _____

Sarl Lela Presse

29, rue Paul Bert

62 230 Outreau FRANCE

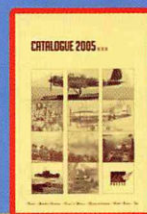
TÉL : 33 (0) 3 21 33 88 96

FAX : 33 (0) 3 21 32 00 39

www.avionsbateaux.com

E-mail : lela.presse@wanadoo.fr

Demandez
par la même occasion
le catalogue 2005
Lela Presse Gratuit



mondial de la MINIATURE

PARIS 3 - 4 - 5 JUIN 2005



GRAND CONCOURS
Maquettes et Figurines
GRATUIT

ESPACE CHARENTON - 327, rue de Charenton - 75012 PARIS

METRO : PORTE DE CHARENTON

De 10 H à 19 H - Prix d'entrée : 10 Euros

Pour toutes informations :

EUROPEENNE DE SALONS - 45, avenue George V - 75008 PARIS

Tél.33 (0) 1 53 57 62 00 - Fax.33 (0) 1 53 57 62 05 - www.mondialdelaminiature.com